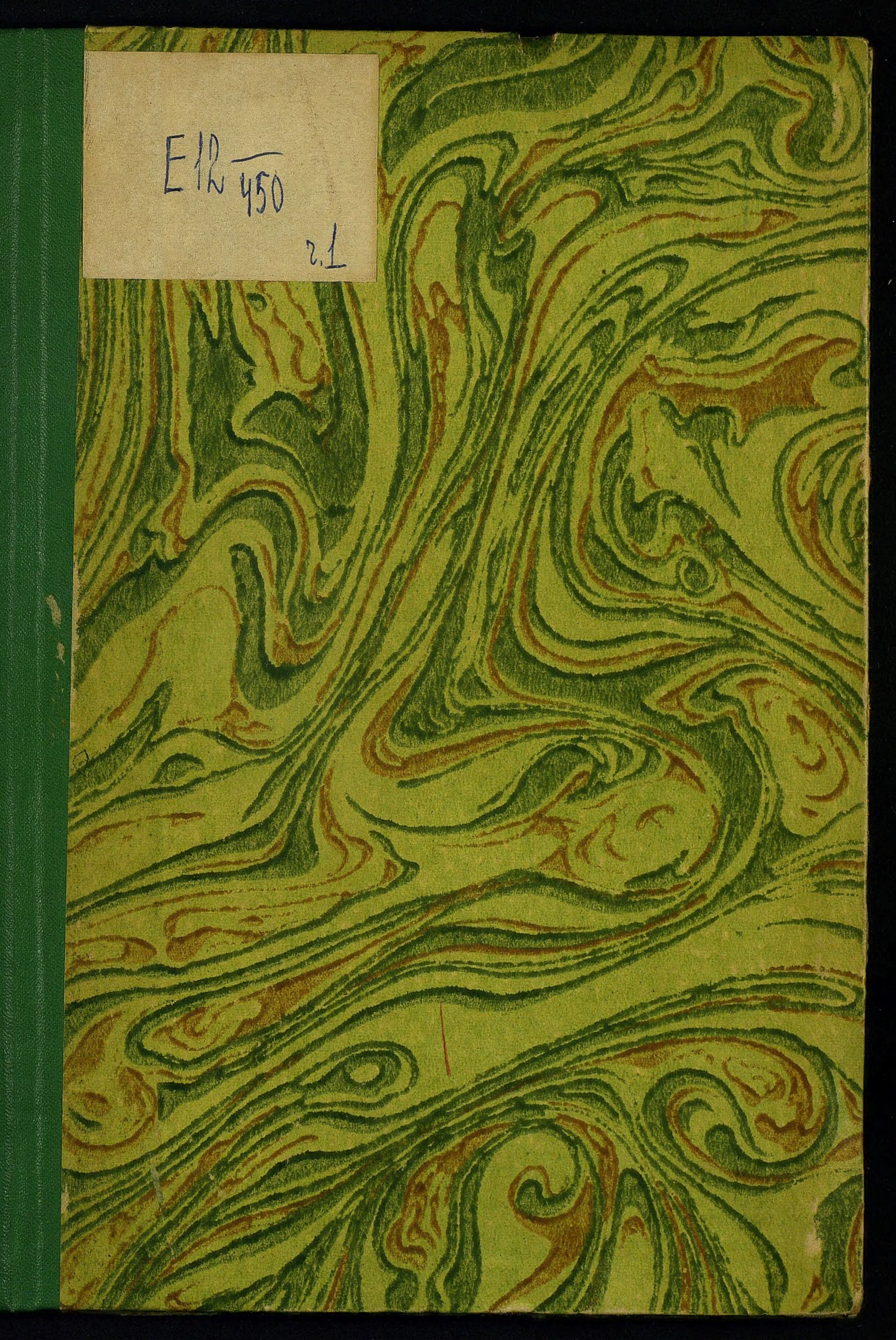
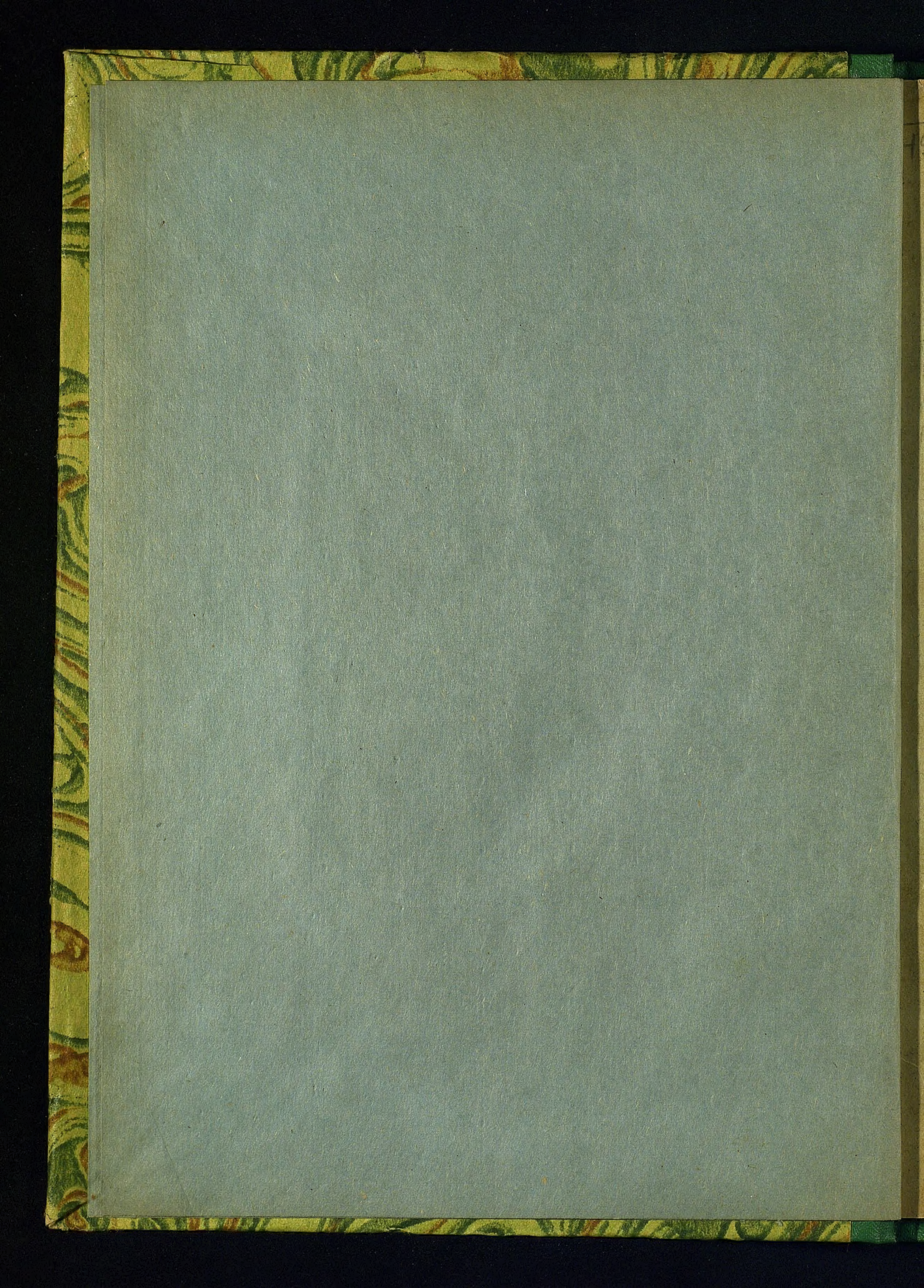

E12 / 450
г.1



УПРАВЛЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Не подлежитъ оглашенію.

КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

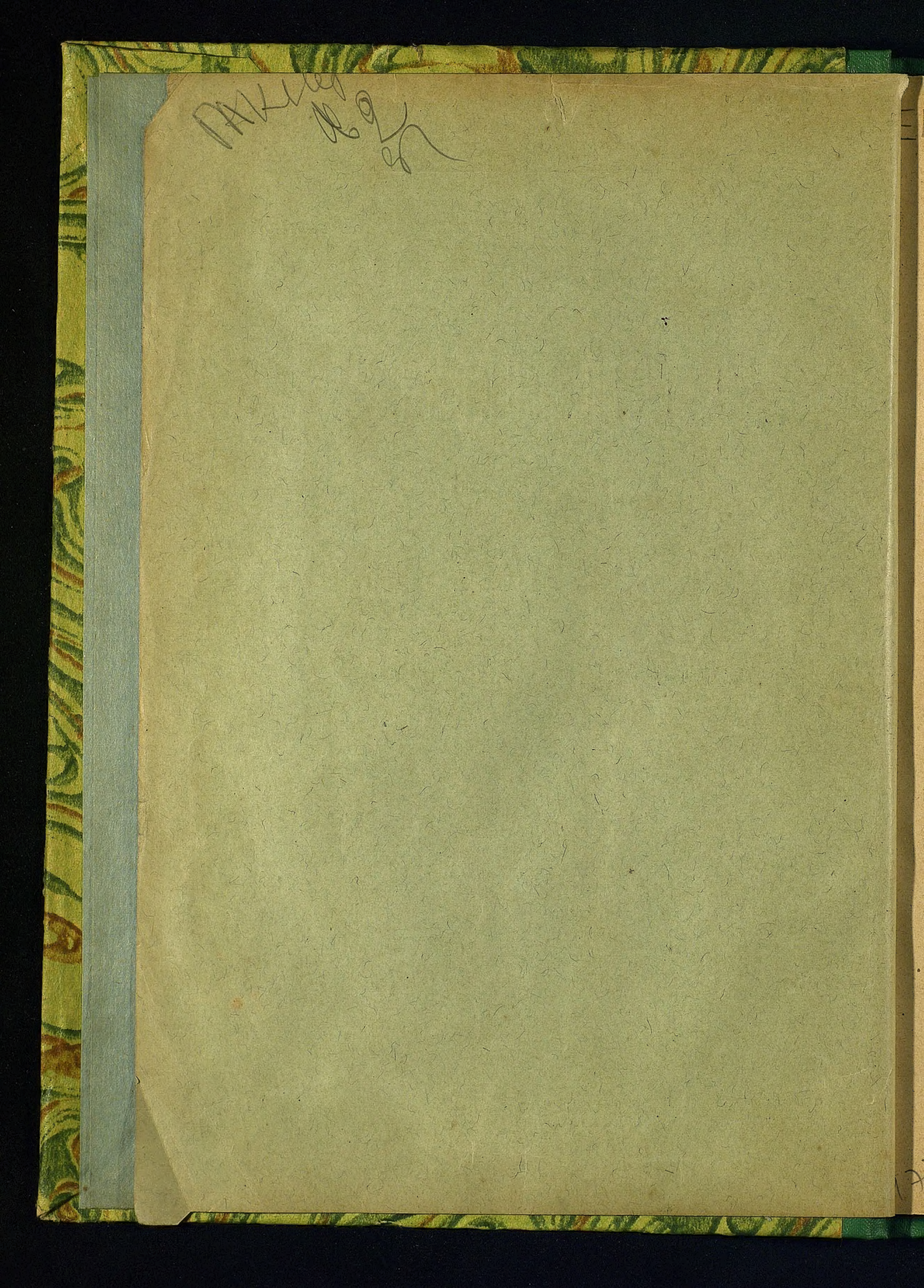
ВО ВТОРУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ВОЙНУ.

Часть I-ая.

(Съ начала войны по 1 Января 1915 года).



ПЕТРОГРАДЪ.
Типо-Литографія Н. І. Евстифѣева, Невскій 15 и Мѣщанская 26.
1916.



УПРАВЛЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Не подлежитъ оглашенію.

КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ
ДѢЯТЕЛЬНОСТИ
РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ
ВО ВТОРУЮ ОТЕЧЕСТВЕННУЮ ВОЙНУ.

Часть I-ая.

(Съ начала войны по 1 Января 1915 года).



ПЕТРОГРАДЪ.
Типо-Литографія Н. I. Евстифѣева, Невскій 15 и Мѣщанская 20.
1916.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

II. Пассажирское движеніе во время войны.

III. Обслуживаніе желѣзными дорогами нуждъ арміи

IV. Особыя работы, произведенныя желѣзными дорогами по обстоятельствамъ военнаго времени.

ВВЕДЕНІЕ.

18 Іюля 1914 года навсегда останется особо памятной датой въ лѣтописяхъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Въ этотъ день и почти въ одинъ и тотъ же часъ на всемъ пространствѣ Россійской желѣзнодорожной сѣти, въ силу объявленной общей мобилизаціи, начались: ликвидація коммерческаго движенія и экстренное осуществленіе заданныхъ мобилизаціоннымъ планомъ воинскихъ перевозокъ. Хотя порядокъ сказанной ликвидаціи и планъ перевозокъ были задолго до того разработаны въ обстановкѣ мирнаго времени, тѣмъ не менѣе нужно отмѣтить, что таковые базировались исключительно на теоретическихъ предположеніяхъ, ибо опыта подобной грандіозной ликвидаціи и послѣдующихъ воинскихъ перевозокъ русская желѣзнодорожная сѣть до сего времени не имѣла и имѣть не могла. Дѣйствительно, соотвѣтствующія мѣропріятія во время войнъ 1877, 1900 и 1904 годовъ не имѣли всеобщаго значенія и по размѣрамъ перевозокъ были ничтожны въ сравненіи съ тою работою, которая выпала на долю желѣзныхъ дорогъ во время мобилизаціи 1914 года, а потому и примѣромъ для выполненія перевозокъ нынѣшней войны они служить не могли.

Въ настоящее время представляется пока невозможнымъ излагать въ подробностяхъ ходъ мобилизаціонныхъ перевозокъ 1914 года, и Вѣдомство Путей Сообщенія можетъ лишь отмѣтить, что по свидѣтельству военныхъ властей и учрежденій воинскія перевозки, какъ назначенныя по плану, такъ и заданныя сверхъ него уже въ теченіе мобилизаціи, протекли вполнѣ правильно, и всѣ заданія Военнаго Вѣдомства были своевременно выполнены. Такимъ образомъ теоретическія положенія мобилизаціоннаго плана перевозокъ были оправданы

вполнѣ, что прежде всего надо приписать самоотверженной и во всѣхъ отношеніяхъ образцовой работѣ низшихъ и среднихъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ, оказавшихся вполнѣ на высотѣ выпавшей на ихъ долю отвѣтственной работы.

Нѣкоторое понятіе о работѣ главнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ линій можетъ дать прилагаемый къ настоящему очерку графикъ (чер. 1), въ которомъ наблюдавшіеся въ дѣйствительности размѣры движенія сопоставлены съ заданіями мобилизаціоннаго плана. Сопоставленіе это, во избѣжаніе указаній на абсолютный размѣръ движенія, сдѣлано въ процентахъ.

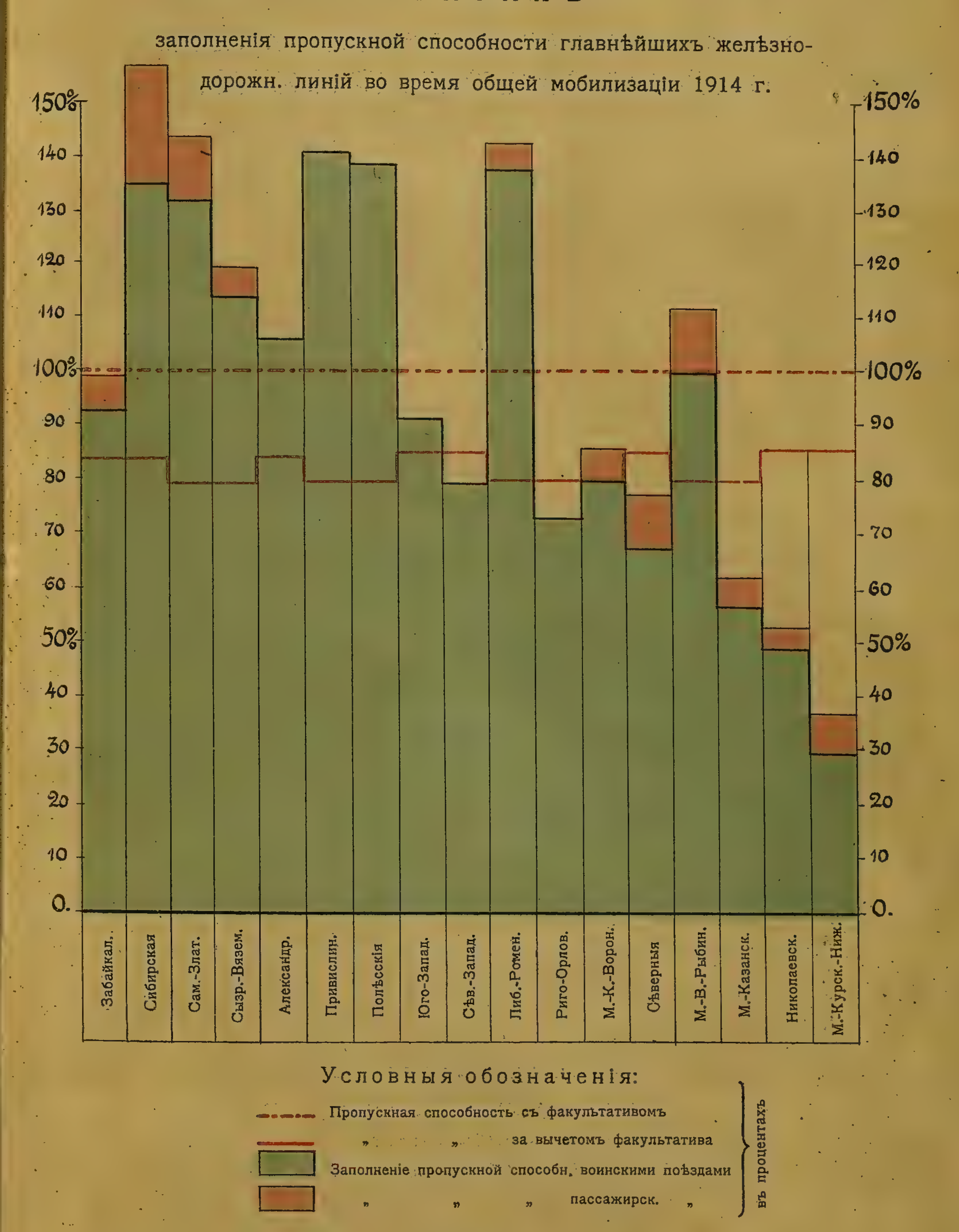
Изъ графика, между прочимъ, явствуетъ, что на 8 изъ 17 показанныхъ на немъ дорогъ движеніе не только полностью заполнило назначенную по мобилизаціонному плану пропускную способность съ факультативомъ (теоретическій графикъ), но на 6 дорогахъ, а именно: Сибирской, Самаро-Златоустовской, Сызрано-Вяземской, Привислинскихъ, Полѣсскихъ и Либаво-Роменской, значительно превышало эту предѣльную величину, что было достигнуто примѣненіемъ особыхъ пріемовъ движенія.

Усиленіе на многихъ линіяхъ движенія до крайнихъ предѣловъ и примѣненіе по необходимости облегченныхъ пріемовъ для регулированія обращенія поѣздовъ, несомнѣнно, дѣлали болѣе вѣроятными различныя съ ними происшествія въ пути и на станціяхъ, чѣмъ въ обычное время. Между тѣмъ, какъ разъ обращаетъ на себя вниманіе весьма малое число происшествій съ поѣздами во время мобилизаціи, что надо приписать особо напряженному вниманію, проявленному за этотъ періодъ низшими желѣзнодорожными служащими. При общемъ, вполнѣ успѣшномъ, какъ выше было сказано, выполненіи воинскихъ перевозокъ были однако отдѣльные случаи, къ счастью, незначительныхъ замѣшательствъ въ движеніи. Замѣшательства эти на одной изъ западныхъ желѣзнодорожныхъ линій были вызваны недостаточнымъ развитіемъ путевого устройства станцій для выполненія той посадочно – высадочной работы, которая на нихъ оказалась по ходу военныхъ дѣйствій. Обстоятельство это было во время обнаружено и къ устраненію его были приняты надлежащія мѣры.

За выполненіемъ воинскихъ перевозокъ перваго періода по сосредоточенію основныхъ массъ нашей арміи, на желѣзныя

ГРАФИКЪ

заполненія пропускной способности главнѣйшихъ желѣзнодорожн. линій во время общей мобилизаціи 1914 г.



Чер. 1.

дороги въ дальнѣйшемъ легла весьма сложная работа обслуживанія нуждъ этой многомилліонной арміи и вмѣстѣ съ тѣмъ работа по возстановленію нормальныхъ, сколь возможно, условій для коммерческаго движенія на желѣзнодорожной сѣти. Работа Вѣдомства въ этомъ отношеніи оказалась настолько сложной и своеобразной, что она заслуживаетъ болѣе подробнаго описанія. Это тѣмъ болѣе необходимо, что до настоящаго времени не прекращаются претензіи на неисправную дѣятельность жел. дорогъ въ коммерческомъ отношеніи, при чемъ создается впечатлѣніе, что Вѣдомство какъ бы игнорируетъ эту сторону дѣла. Между тѣмъ, несмотря на непосредственное участіе желѣзныхъ дорогъ въ событіяхъ чрезвычайной важности, что отвлекло много силъ его, Вѣдомство Путей Сообщенія, вполнѣ отдавая себѣ отчетъ въ значеніи исправности желѣзнодорожнаго коммерческаго движенія для поддержанія народнаго и государственнаго хозяйства, принимаетъ въ этомъ отношеніи, какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго изложенія, всѣ доступныя мѣры къ улучшенію существующаго положенія.

I.

Товарное движенiе во время войны.

1. Размѣръ общей прiостановки коммерческаго движенiя въ дни мобилизацiи.

Съ объявленiемъ мобилизацiи 18 Iюля 1914 года коммерческая дѣятельность желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ частныхъ грузовъ временно прiостановилась. Всѣ наличныя средства должны были быть направлены къ выполненiю заданiй по перевозкѣ войскъ къ западной границѣ, по распредѣленiю мобилизованныхъ чиновъ запаса и по сосредоточенiю необходимыхъ основныхъ запасовъ боевого матерiала, довольствiя и фуража для армiй; при этомъ, по причинѣ усиленiя подвижнымъ и личнымъ составомъ магистралей стратегическаго значенiя за счетъ дорогъ болѣе отдаленныхъ отъ будущаго театра войны, на этихъ дорогахъ совершенно нарушилось соотношенiе между перевозочными средствами и количествомъ грузовъ, предъявленныхъ къ перевозкѣ, тѣмъ болѣе, что количество послѣднихъ къ моменту начала мобилизацiи было весьма значительно. По этимъ причинамъ, въ первый по крайней мѣрѣ перiодъ мобилизацiи, пришлось временно не только прекратить прiемъ и отправленiе новыхъ грузовъ, но и прибѣгнуть къ ликвидацiи перевозки частныхъ грузовъ, т. е. задержать въ пути и въ большомъ количествѣ даже разгрузить отправленные уже въ вагонахъ грузы. Всего на сѣти желѣзныхъ дорогъ, въ зависимости отъ прiостановки коммерческаго движенiя, было разгружено въ пути слѣдованiя до 32.000 вагоновъ; кромѣ того было задержано до 28.000 груженыхъ вагоновъ, разгрузка которыхъ не представлялась необходимой, но дальнѣйшему движенiю которыхъ препятствовало использованiе воинскими перевозками на соотвѣтственныхъ дорогахъ всей пропускной ихъ способности. Приведенныя цифры показываютъ, какую большую

работу пришлось выполнить дорогамъ по окончаніи основныхъ воинскихъ перевозокъ періода мобилизаціи, когда, кромѣ подвоза новыхъ грузовъ, пріемъ которыхъ былъ возстановленъ въ извѣстныхъ предѣлахъ въ первые же дни мобилизаціи, необходимо было развезти и доставить застигнутые ликвидаціей коммерческаго движенія грузы (около 60.000 вагоновъ).

---

2. Мѣропріятія по обезпеченію грузоотправителей отъ убытковъ и по возстановленію коммерческаго движенія.

Указанная пріостановка теченія грузовъ, продолжительность которой опредѣлить заранѣе нельзя было, могла, при соблюденіи обычныхъ установленныхъ дѣйствующими законами нормъ, нанести хозяевамъ грузовъ, застигнутыхъ мобилизаціею въ пути, существенный ущербъ; посему, въ цѣляхъ дать имъ возможность пережить тяжелый періодъ съ наименьшими потерями, былъ изданъ рядъ распоряженій, измѣнявшихъ, въ сторону облегченія, порядокъ и сроки храненія грузовъ желѣзными дорогами. Такъ, между прочимъ, было запрещено безъ согласія грузохозяина продавать задержанные грузы, хотя бы установленный закономъ 30-ти дневный срокъ храненія и истекъ; грузы скоропортящіеся, среди которыхъ главную массу составляло масло, предложено было, во избѣжаніе порчи, довезти до пунктовъ, гдѣ имѣются холодильники и сдать ихъ тамъ на храненіе, до полученія распоряженія отправителей; и т. д.

Съ первыхъ же дней мобилизаціи главнѣйшую заботу Вѣдомства въ отношеніи перевозки частныхъ грузовъ составили: возможное обезпеченіе населенія довольствіемъ, нормальный подвозъ котораго пріостановился, и возстановленіе нарушенной коммерческой работы желѣзныхъ дорогъ, въ тѣхъ хотя бы предѣлахъ, которые зависѣли отъ условій военнаго времени. Затѣмъ было сдѣлано все возможное для подвоза предметовъ и матеріаловъ, неизбѣжно необходимыхъ для поддержанія дѣятельности промышленныхъ предпріятій, которымъ отсутствіе таковыхъ могло бы грозить пріостановкой работы.

Такъ какъ обстоятельства военнаго времени не позволяли выполнять надлежащимъ образомъ эти задачи съ примѣненіемъ нормъ и порядковъ, установленныхъ для мирнаго вре-

мени, то необходимо было создать особыя нормы, при которыхъ представилось бы возможнымъ производить параллельно воинское и коммерческое движенiе въ полномъ соотвѣтствiи съ измѣнившимися условiями.

Для этой цѣли были разработаны и въ порядкѣ срочности введены въ дѣйствiе „Главныя основанiя ликвидацiи и возобновленiя коммерческаго движенiя на дорогахъ", которыя уже 20-го Iюля были преподаны къ руководству на мѣстахъ. Въ силу этихъ правилъ при Центральномъ и Пораiонныхъ Комитетахъ по регулированiю массовыхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ были учреждены „Особыя Совѣщанiя" съ участiемъ представителей отъ Военнаго Вѣдомства; этимъ Особымъ Совѣщанiямъ было предоставлено право, въ отступленiе отъ дѣйствующихъ положенiй, возстанавливать и производить коммерческое движенiе на дорогахъ, закрывать и открывать станцiи для ввоза частныхъ грузовъ — всѣхъ или только опредѣленныхъ категорiй, а также разрѣшать преимущественную (внѣочередную) перевозку опредѣленныхъ грузовъ, необходимыхъ для обезпеченiя населенiя, городовъ и предпрiятiй довольствiемъ и предметами или матерiалами неотложной потребности.

Въ тѣхъ же видахъ ускоренiя приведенiя въ дѣйствiе различнаго рода необходимыхъ мѣропрiятiй была усилена власть подлежащихъ распорядительныхъ органовъ, и возможно упрощены и сокращены неизбѣжныя формальности въ дѣлопроизводствѣ. Съ этою цѣлью 17-го Iюля 1914 года былъ разработанъ, удостоившiйся 29-го Iюля ВЫСОЧАЙШАГО одобренiя, законопроектъ объ учрежденiи, подъ предсѣдательствомъ Начальника Управленiя желѣзныхъ дорогъ, Особаго Распорядительнаго Комитета съ участiемъ въ немъ представителей отъ Военнаго Министерства: для согласованiя требованiй военнаго вѣдомства съ эксплоатацiонными средствами желѣзныхъ дорогъ и съ положенiемъ ихъ хозяйства, а также для взаимнаго объединенiя дѣйствiй Министерствъ Путей Сообщенiя и Военнаго. Въ соотвѣтствiи съ поставленной задачей объ упрощенiи и ускоренiи разрѣшенiя дѣлъ, одновременно были расширены права Начальника Управленiя желѣзныхъ дорогъ въ смыслѣ единоличнаго разрѣшенiя цѣлаго

ряда вопросовъ техническаго, хозяйственнаго и финансоваго характера.

Указанныя мѣропріятія обезпечили до извѣстной степени согласованность дѣйствій желѣзнодорожной администраціи и военнаго вѣдомства въ вопросахъ коммерческой работы дорогъ и дали возможность безъ промедленія разрѣшать возникавшіе вопросы и удовлетворять нарождавшіяся потребности; сосредоточеніе же дѣла обезпеченія подвозомъ грузовъ въ рукахъ лицъ, близко знакомыхъ съ потребностями и нуждами отдѣльныхъ раіоновъ, при широкомъ участіи представителей вѣдомствъ и общественныхъ самоуправленій и организацій въ составѣ Пораіонныхъ Комитетовъ, показало всю свою жизненность и привело къ тѣмъ благопріятнымъ результатамъ, что, не смотря на крайне напряженную работу желѣзныхъ дорогъ, уже съ первыхъ дней мобилизаціи необходимый подвозъ былъ своевременно и достаточно обезпеченъ.

3. Степень уменьшенія коммерческихъ перевозокъ въ разныхъ раіонахъ.

Однако успѣшность выполненія желѣзными дорогами перевозокъ частныхъ грузовъ на сѣти со времени объявленія войны представляется далеко неравномѣрной. Въ то время, какъ дороги, входящія въ раіонъ военныхъ дѣйствій или къ нему прилегающія, были крайне стѣснены въ своихъ средствахъ, въ значительной степени удѣляемыхъ на потребности воинскаго движенія, прочія дороги, за нѣкоторыми исключеніями *), могли производить коммерческія перевозки въ значительно меньшей зависимости отъ перевозокъ воинскихъ. Если для этихъ послѣднихъ дорогъ прослѣдить коммерческую работу за первый наиболѣе для всей сѣти напряженный періодъ мобилизаціи, т. е. за время съ 18 іюля до конца этого мѣсяца, то нижеприводимыя цифровыя данныя покажутъ, какую значительную часть графика дороги выдѣляли для удовлетворенія потребностей коммерческаго движенія.

Помимо доставленія по назначенію грузовъ, задержанныхъ въ пути въ количествѣ, какъ сказано было выше, 60.000 ваго-

---

*) Дороги Сибирской магистрали, Самаро-Златоустовская и Сызрано-Вяземская, на которыхъ какъ во время первыхъ періодовъ мобилизаціи, такъ и въ теченіе всего послѣдующаго времени были сосредоточены крупныя воинскія перевозки по перекидкѣ войскъ изъ Сибири и Приамурья на театръ войны.

новъ, на дорогахъ, лежащихъ внѣ раіона театра войны, за двѣ первыя недѣли мобилизаціи погрузка новыхъ грузовъ составляла въ среднемъ до 6.350 вагоновъ въ день или около 32% отъ нормальной работы за первую половину іюля мѣсяца 1914 г., непревышавшей въ среднемъ 20.000 вагоновъ въ день.

(Указанная величина въ 6.350 ваг. представляетъ собою нѣкоторую среднюю между ничтожной коммерческой работою первыхъ дней и наибольшимъ размѣромъ ея къ концу періода, когда погрузка на дорогахъ восточныхъ, внѣ театра войны, уже достигала 50% отъ нормальной работы за соотвѣтственный періодъ 1913 года).

На нѣкоторыхъ дорогахъ театра войны въ первый періодъ мобилизаціи перевозка частнаго груза совершенно не могла производиться (на дорогахъ Сѣверо-Западныхъ, Привислинскихъ, западныхъ участкахъ Юго-Западныхъ, использованныхъ порой свыше предѣла воинскими перевозками); на другихъ должна была итти въ размѣрахъ, весьма сокращенныхъ противъ перевозокъ мирнаго времени. Тѣмъ не менѣе къ концу указаннаго періода погрузка частнаго груза на названныхъ дорогахъ все-же достигала размѣра въ 25% отъ нормальной работы того же періода 1913 года, что должно быть признано, по условіямъ времени, величиной весьма значительной.

4. Существенныя причины затрудненій въ коммерческомъ движеніи и устраненіе ихъ.

Такъ какъ одной изъ причинъ, препятствовавшихъ болѣе широкому развитію коммерческихъ перевозокъ, было наличіе на дорогахъ большого числа приспособленныхъ для перевозки войскъ вагоновъ, использовать которые, даже при излишкѣ ихъ, для грузовыхъ перевозокъ дороги по своему почину не могли, то по соглашенію съ Военнымъ Вѣдомствомъ уже 29 іюля было предложено желѣзнымъ дорогамъ, находящимся внѣ раіона театра войны, приступить къ разоруданію излишка приспобленныхъ къ воинскому движенію вагоновъ, использовавъ ихъ подъ грузы.

Затѣмъ, въ скоромъ времени эта мѣра получила широкое дальнѣйшее развитіе; дорогамъ были преподаны къ руководству наивысшіе предѣлы наличія оборудованныхъ вагоновъ, для обезпеченія случайныхъ, заранѣе непредвидѣнныхъ перевозокъ

войсковыхъ частей, при чемъ обязательное число такихъ вагоновъ на дорогахъ Восточной сѣти *) было сокращено съ 95.000 до 20.000; другими словами паркъ подвижного состава для грузовыхъ перевозокъ усиленъ на 75.000 вагоновъ.

Одновременно было предложено Пораіоннымъ Комитетамъ самымъ широкимъ образомъ развить коммерческія перевозки во всѣхъ направленіяхъ, въ томъ числѣ и на дорогахъ театра войны; для послѣднихъ, конечно, въ предѣлахъ свободныхъ отъ воинскаго движенія средствъ.

Развитіе движенія пошло настолько быстро, что къ срединѣ августа мѣсяца, т. е. приблизительно черезъ мѣсяцъ по объявленіи мобилизаціи, на всѣхъ дорогахъ Восточнаго раіона, (за исключеніемъ Сибирской магистрали, Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяземской, перегруженныхъ воинскими перевозками) пріемъ частныхъ грузовъ къ отправленію сталъ совершаться безпрепятственно, и перевозка въ сообщеніи между этими дорогами производилась почти нормально. Дороги фронта въ большинствѣ также возобновили перевозку частнаго груза, хотя и ограниченную опредѣленными предѣлами, но все же вполнѣ достаточную для удовлетворенія насущныхъ потребностей обслуживаемыхъ ими раіоновъ. Исключеніе составляли дороги, непосредственно прилегающія къ театру военныхъ дѣйствій: Варшавско-Вѣнская, Привислинскія, западные участки Сѣверо-Западныхъ, приграничные участки Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и дороги Закавказскія, а также, какъ сказано выше, Сибирская магистраль, Самаро-Златоустовская и Сызрано-Вяземская, на которыхъ установить болѣе или менѣе нормальную перевозку частныхъ грузовъ не представлялось возможнымъ, по исключительнымъ условіямъ работы сихъ дорогъ, направленной къ выполненію чисто воинскихъ перевозокъ; на всѣхъ этихъ дорогахъ частные грузы перевозились по особымъ для каждаго отдѣльнаго случая разрѣшеніямъ.

5. Новыя, выдвинутыя войною обстоятельства коммерческаго движенія.

Съ теченіемъ времени потребности въ перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, сильно пониженныя въ первый періодъ войны, неизбѣжно стали возрастать и притомъ весьма интенсивно. По обстоятель-

*) О раздѣленіи всей сѣти дорогъ государства на *Западный* и *Восточный* раіоны (или на дороги *фронта* и *тыла*) см. 2-ую часть очерка.

ствамъ военнаго времени условія перевозокъ нѣкоторыхъ массовыхъ грузовъ претерпѣли весьма серіозныя измѣненія; такъ, напримѣръ, Донецкій уголь пошелъ въ тѣ раіоны, которые пользовались англійскимъ и Домбровскимъ углемъ, что потребовало радикальныхъ и крупныхъ мѣропріятій для удовлетворенія потребностей подвоза сихъ грузовъ. Задача осложнялась обѣднѣніемъ дорогъ подвижнымъ составомъ для коммерческой работы, такъ какъ значительное число вагоновъ приходилось удѣлять потребностямъ чисто воинскаго движенія; между тѣмъ отмѣченныя выше измѣненія условій перевозокъ массовыхъ грузовъ были, между прочимъ, связаны съ увеличеніемъ пробѣга грузовъ, что вызывало надобность въ увеличеніи числа соотвѣтствующихъ единицъ подвижного состава.

6. Распредѣленіе вагоннаго инвентаря между воинскимъ и коммерческимъ движеніемъ.

Приводимая таблица I показываетъ сравнительное распредѣленіе вагоннаго инвентаря желѣзныхъ дорогъ между перевозками коммерческими и воинскими на дорогахъ Западнаго и Восточнаго раіоновъ за 1913 и 1914 годы (стр. 16).

Изъ этой таблицы видно, что на всѣхъ дорогахъ сѣти, въ частности и на дорогахъ внѣ театра войны, число отвлеченныхъ подъ воинскія перевозки вагоновъ значительно превышало число вагоновъ, производившихъ такую же работу въ 1913 году. Это обстоятельство, въ связи съ усиленіемъ дорогъ фронта за счетъ дорогъ Восточнаго раіона командировкой до 21.000 вагоновъ (изъ коихъ 17.000 по мобилизаціонному плану и 4.000 сверхъ плана) и въ связи съ необходимостью производить на платформахъ перевозки военныхъ грузовъ спеціальнаго назначенія, обусловило сокращеніе на дорогахъ Восточнаго раіона числа вагоновъ для коммерческой работы, не смотря на значительное увеличеніе парка за годовой періодъ съ осени 1913 года по осень 1914 года.

7. Мѣры къ усиленію утилизаціи подвижного состава.

Указанное сокращеніе парка вагоновъ, которымъ дороги могли располагать для грузовой работы, поставило на очередь вопросъ: во-первыхъ о самомъ широкомъ использованіи подвижного состава всякаго рода, при обычныхъ условіяхъ въ опредѣленные періоды нерабо-

Таблица I.

Наименованіе данныхъ, въ тысячахъ вагоновъ.	Наименованіе раіона дорогъ.	МѢСЯЦЫ. Августъ.			Сентябрь.			Октябрь.			Ноябрь.			Декабрь.		
		1914 г.	1913 г.	Въ 1914 г. + или —	1914 г.	1913 г.	Въ 1914 г. + или —	1914 г.	1913 г.	Въ 1914 г. + или —	1914 г.	1913 г.	Въ 1914 г. + или —	1914 г.	1913 г.	Въ 1914 г. + или —
Было въ наличіи товарныхъ вагоновъ.	1. Западный раіонъ.	143,1	121,9	+ 21,2	144,3	121,3	+ 23,0	158,7	121,8	+ 36,9	164,8	122,8	+ 42,0	161,7	121,5	+ 40,2
	2. Восточный раіонъ	307,1	299,2	+ 7,9	306,4	302,4	+ 4,0	292,4	304,4	— 12,5	286,8	306,3	— 19,5	293,7	307,9	— 14,2
	3. Вся сѣть	450,2	421,1	+ 29,1	450,7	423,7	+ 27,0	451,1	426,7	+ 24,4	451,6	429,1	+ 22,5	455,4	429,4	+ 26,0
Выдѣлялось для воинскаго движенія.	1. Западный раіонъ.	105,6	13,2	+ 98,4	97,0	13,8	+ 83,2	89,2	12,2	+ 77,0	94,1	12,6	+ 81,5	65,8	10,8	+ 55,0
	2. Восточный раіонъ	108,9	33,6	+ 75,3	70,3	31,2	+ 39,1	56,1	25,1	+ 31,0	38,5	20,7	+ 17,8	39,5	19,2	+ 20.3
	3. Вся сѣть	214,5	46,8	+ 167,7	167,3	45,0	+ 122,3	145,3	37,3	+ 108,0	132,6	33,3	+ 99,3	105,3	30,0	+ 75,3
Оставалось для коммерческаго движенія.	1. Западный раіонъ.	37,5	108,7	— 71,2	47,3	107,5	— 60,2	69,5	109,6	— 40,1	70,7	110.2	— 39,5	95,9	110,7	— 14,8
	2. Восточный раіонъ	198,2	265,6	— 67,4	236,1	271,2	— 35,1	236,3	279,8	— 43,5	248,3	285,6	— 37,3	254,2	288,7	— 34,5
	3. Вся сѣть	235,7	374,2	— 138,6	283,4	278,7	— 95,3	305,8	389,4	— 83,6	319,0	395,8	— 76,8	350,1	399,4	— 49,3

тавшаго, и во-вторыхъ объ улучшеніи использованія вагоновъ и паровозовъ вообще.

а. По вагонному парку. Въ ряду принятыхъ мѣръ слѣдуетъ отмѣтить слѣдующія:

1) Полное использованіе для перевозокъ платформъ, которыя въ зимнее время, за отсутствіемъ подходящаго груза, оставались бы излишними. Это было достигнуто обращеніемъ платформъ, путемъ наращиванія бортовъ, во временные полувагоны, пригодные для перевозки большого числа грузовъ, главнымъ образомъ угля и дровъ, потребность въ вывозѣ которыхъ сильно возрасла. Работа эта была совершена въ крупномъ масштабѣ, при чемъ указаннымъ образомъ было приспособлено до 15.000 платформъ.

2) Для того, чтобы тѣмъ же паркомъ подвижного состава выполнить работу болѣе значительную, въ видѣ экстренной мѣры, на время войны, было признано возможнымъ допустить значительное повышеніе подъемной силы вагоновъ, безъ измѣненія ихъ конструкціи,—а именно, было разрѣшено вагоны съ установленною для нихъ подъемною силою въ 1.000 пудовъ загружать 1.200 пудами груза; другими словами, грузоподъемность парка нормальныхъ вагоновъ повышена примѣрно на 20%.

3) Для самаго широкаго использованія вагоновъ маломѣрныхъ и съ пониженною подъемною силою былъ введенъ—для дѣйствія на время войны—особый тарифъ, устанавливающій разсчетъ провозныхъ платъ для перевозки грузовъ въ такихъ вагонахъ по ихъ дѣйствительной подъемной силѣ, независимо отъ дѣйствующихъ минимальныхъ вѣсовыхъ нормъ для примѣненія ставокъ повагонныхъ тарифовъ.

4) Было обращено вниманіе на утилизацію подъ всякаго рода перевозки вагоновъ спеціальнаго назначенія, которые или загружались разными грузами, допускающими погрузку ихъ въ спеціальные вагоны безъ разорудованія, или же вагоны эти подвергались разорудованію, для приведенія ихъ въ видъ, допускающій перевозку не только тѣхъ грузовъ, для которыхъ вагоны были построены, но и цѣлаго ряда новыхъ. Такимъ способомъ были использованы, напр., вагоны—ледники и фруктовые вагоны. Созданная войной обстановка имѣла, между прочимъ, слѣдствіемъ прекращеніе экспорта скоропортящихся продук-

товъ и, главнаго изъ нихъ, сибирскаго масла, а также значительное уменьшеніе подвоза названныхъ грузовъ на внутренніе рынки Россіи; освободившіеся благодаря этому въ большомъ количествѣ масляные вагоны-ледники, по окончаніи остраго періода мобилизаціоннаго движенія, были широко использованы для организаціи доставки въ столицы сибирскаго мяса, частью же для перевозки продовольственныхъ грузовъ и въ мѣстномъ сообщеніи. Наравнѣ съ обезпеченіемъ внутреннихъ рынковъ мясными и продовольственными грузами, правильная перевозка сезонныхъ продуктовъ, какъ фрукты и арбузы, на экспортѣ коихъ зиждется благосостояніе многочисленной группы ихъ производителей, была предметомъ заботъ Вѣдомства Путей Сообщенія и, гдѣ это по состоянію воинскихъ перевозокъ представлялось возможнымъ, успѣшно поддерживалась; съ наступленіемъ же зимнихъ мѣсяцевъ свободные фруктовые вагоны, въ виду вызваннаго чрезвычайными обстоятельствами недостатка въ теплушкахъ, были предоставлены для перевозки въ столицы и города Сѣвера Россіи Кавказскихъ минеральныхъ водъ, доставка коихъ обычнымъ въ мирное время морскимъ путемъ, съ открытіемъ военныхъ дѣйствій съ Турціей, стала невозможной.

5) Наконецъ, одной изъ весьма серьезныхъ мѣръ въ смыслѣ улучшенія утилизаціи вагоновъ было сокращеніе числа больныхъ вагоновъ и уменьшеніе безполезнаго ихъ простоя въ ремонтѣ и въ ожиданіи ремонта. Результаты такого сокращенія приведены въ таблицѣ II въ видѣ процентнаго отношенія негодныхъ для работы вагоновъ къ ихъ наличію.

Таблица II.

Имѣлось больныхъ вагоновъ въ отношеніи къ наличію.		
МѢСЯЦЫ.	Въ 1914 г.	Въ 1913 г.
Августъ	3,7%	6,3%
Сентябрь.	3,7%	5,7%
Октябрь	3,9%	5,0%
Ноябрь.	4,2%	5,2%
Декабрь	4,0%	5,1%

Слѣдовательно сокращеніе доходило до 1,4%, что при вагонномъ паркѣ въ въ 450.000 вагоновъ составляло экономію свыше 6.000 вагоновъ.

б. По паровозному парку. Наряду съ мѣропріятіями по улучшенію утилизаціи вагоновъ было обращено вниманіе на возможно лучшее использованіе паровозовъ, число которыхъ на дорогахъ Восточнаго раіона также значительно сократилось изъ-за командировки на дороги театра войны согласно плана мобиллизаціи 566 паровозовъ и передачи на тотъ же раіонъ дополнительно 156 паровозовъ въ зависимости, во-первыхъ, отъ усиленія на нихъ перевозокъ и, во-вторыхъ, вслѣдствіе необходимости снабдить подвижнымъ составомъ желѣзныя дороги въ занятыхъ областяхъ непріятельскихъ странъ. – Паркъ паровозовъ на дорогахъ внѣ театра войны сократился на 722 паровоза, уменьшившись на 5,5%.

Предпринятыя въ видахъ улучшенія использованія паровозовъ мѣры въ главнѣйшихъ чертахъ заключались въ параллельномъ, гдѣ это можно было, использованіи всего паровознаго инвентаря какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго; въ полномъ введеніи смѣнной ѣзды паровозныхъ бригадъ для уменьшенія безполезнаго простоя въ депо; затѣмъ въ примѣненіи, гдѣ условія позволяли, горячей промывки, для сокращенія того сравнительно большого срока, въ теченіе котораго паровозъ безполезно простаиваетъ при холодной промывкѣ и, наконецъ, въ ускореніи ремонта паровозовъ.

Вліяніе, которое оказали на увеличеніе числа рабочихъ паровозо-часовъ смѣнная ѣзда и горячая промывка пока не можетъ быть выражено въ цифрахъ; ускореніе же ремонта, отразившееся уменьшеніемъ процента больныхъ паровозовъ по сравненію съ 1913 годомъ съ 17,5% до 16%, т. е. на 1,5%, при общемъ паркѣ паровозовъ до 20.000 единицъ дало увеличеніе на 300 рабочихъ паровозовъ.

в. Результаты принятыхъ мѣръ. Въ результатѣ, несмотря на отмѣченное значительное сокращеніе вагоннаго инвентаря для коммерческаго движенія, на значительное уменьшеніе коммерческой скорости движенія грузовъ изъ-за преимуществъ предоставленныхъ воинскому движенію и, наконецъ, несмотря на полное перераспредѣленіе грузовыхъ потоковъ съ значительнымъ увеличеніемъ дальности перевозокъ (каковыя обстоя-

тельства существенно увеличивали оборотъ подвижного состава на единицу работы), при совокупномъ дѣйствіи приведенныхъ мѣръ наша желѣзнодорожная сѣть была въ состояніи выполнить коммерческую грузовую работу въ весьма крупныхъ размѣрахъ. Абсолютный размѣръ коммерческой работы и соотношеніе ея за 1913 и 1914 годъ усматривается изъ таблицы III.

Изъ нея усматривается, что въ общемъ оборотъ вагона въ 1914 году, несмотря на цѣлый рядъ неблагопріятныхъ условій работы желѣзныхъ дорогъ въ первые мѣсяцы войны, почти совпадаетъ съ оборотомъ 1913 года въ тѣ же мѣсяцы.

Нѣкоторое удлиненіе оборота находитъ себѣ объясненіе въ удлиненіи рейса груженнаго вагона изъ-за необходимости подвоза грузовъ въ Западный раіонъ изъ далеко отстоящихъ мѣстностей и главнымъ образомъ изъ-за полнаго перераспредѣленія рынковъ поставки Донецкаго угля, который сталъ перевозиться на значительно большія разстоянія до раіоновъ Петроградскаго и Привислинскаго, гдѣ этимъ углемъ пришлось замѣнить уголь англійскій и Домбровскій. Насколько значительно вліяніе, оказанное на работу подвижного состава перераспредѣленіемъ рынковъ потребленія Донецкаго топлива, видно, напримѣръ, изъ того, что для вывоза въ ноябрѣ 100 милліоновъ пудовъ топлива, на 23 милліона меньше, чѣмъ въ ноябрѣ 1913 года, потребовалось израсходовать вагоновъ больше, примѣрно, на 18.000 единицъ въ сутки. Если учесть одно только это обстоятельство и исключить изъ наличія эти 18.000 вагоновъ, то оборотъ вагоновъ за ноябрь сразу много понизится и составитъ вмѣсто 13,9 сутокъ всего 13,1, т. е. будетъ весьма близкимъ къ обороту 1913 года.

Не могли не оказать также вліянія на условія коммерческой работы желѣзныхъ дорогъ крупныя военныя событія, развивавшіяся въ октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ въ Завислинскомъ раіонѣ, когда прилегающія дороги, направивъ безъ остатка всѣ свои средства на обслуживаніе потребностей воинскаго движенія, совершенно не были въ состояніи принимать съ прилегающихъ дорогъ частный грузъ и этимъ обусловили замедленіе въ движеніи такихъ грузовъ.

Таблица III.

Родъ данныхъ.	Наименованіе раіона дорогъ.	Августъ. 1914 г.	Августъ. 1913 г.	Августъ. Въ 1914 г. + или —	Сентябрь. 1914 г.	Сентябрь. 1913 г.	Сентябрь. Въ 1914 г. + или —	Октябрь. 1914 г.	Октябрь. 1913 г.	Октябрь. Въ 1914 г. + или —	Ноябрь. 1914 г.	Ноябрь. 1913 г.	Ноябрь. Въ 1914 г + или —	Декабрь. 1914 г.	Декабрь. 1913 г.	Декабрь. Въ 1914 г. + или —
Погружено коммерческихъ грузовъ тысячъ вагоновъ.	1. Западный раіонъ	73,6	253,1	—74%	132,7	262,9	—50%	168,2	288,8	—41%	159,0	250,5	—37%	175,9	225,2	—22%
	2. Восточный раіонъ	483,6	653,0	—26%	608,0	735,4	—17%	607,3	747,4	—19%	526,1	676,0	—22%	497,4	571,0	—13%
	3 Вся сѣть	557,2	906,1	—39%	740,7	998,3	—26%	775,5	1.035,4	—25%	685,1	926,5	—26%	673,3	796,2	—15%
Сравнительный размѣръ парка вагоновъ въ %. *).	1. Западный раіонъ	35%	100%	—65%	44%	100%	—56%	63%	100%	—37%	64%	100%	—36%	86%	100%	—14%
	2. Восточный раіонъ	75%	100%	—25%	87%	100%	—13%	16%	100%	—84%	86%	100%	—14%	88%	100%	—12%
	3. Вся сѣть	63%	100%	—37%	75%	100%	—25%	78%	100%	—22%	80%	100%	—20%	88%	100%	—12%
Число вагоновъ парка (предоставленнаго для коммерческой работы), приходившихся на 1 погруж. ваг	1. Западный раіонъ	15,8	13,3	+ 2,5	10,7	12,3	— 1,6	12,8	11,7	+ 1,1	13,3	13,2	+ 0,1	16,9	15,2	+ 1,7
	2. Восточный раіонъ	12,7	12,6	+ 0,1	11,6	11,1	+ 0,5	12,1	11,6	+ 0,5	14,1	12,7	+ 1,4	15,8	15,7	+ 0,1
	3. Вся сѣть	13,1	12,8	+ 0,3	11,3	11,4	— 0,1	12,2	11,7	+ 0,5	13,9	12,8	+ 1,1	16,1	15,6	+ 0,5

*) За выдѣленіемъ для воинскаго движенія.

8. Выполненіе перевозокъ отдѣльныхъ категорій массовыхъ грузовъ.

Чтобы болѣе детально охарактеризировать работу желѣзнодорожной сѣти за время первыхъ мѣсяцевъ войны, необходимо нѣсколько подробнѣе остановиться на выполненіи перевозокъ нѣкоторыхъ главнѣйшихъ грузовъ, какъ то: хлѣба, угля, руды, свекловицы, хлопка.

а. Хлѣбъ.

Хлѣбныя перевозки, которыя обычно въ осеннее время имѣли преобладающее значеніе среди общей массы перевозокъ, въ 1914 году совершенно измѣнили свой характеръ и совершались въ размѣрахъ, много меньшихъ обычныхъ.

Въ то время какъ въ 1913 году по мѣсяцамъ погрузка хлѣба составляла:

въ августѣ	144,9	тыс.	ваг.
„ сентябрѣ	171,6	„	„
„ октябрѣ	152,3	„	„
„ ноябрѣ	123,4	„	„
„ декабрѣ	119,8	„	„

въ 1914 году соотвѣтственно погрузка была:

въ августѣ	53,9	тыс.	ваг.
„ сентябрѣ	80,0	„	„
„ октябрѣ	87,8	„	„
„ ноябрѣ	67,3	„	„
„ декабрѣ	64,0	„	„

Сокращеніе перевозокъ объясняется прекращеніемъ экспорта хлѣба: сначала частичнымъ (чрезъ западную границу и порты Балтійскаго моря), а затѣмъ почти полнымъ. Одновременно внутренняя перевозка хлѣба съ цѣлями коммерческими, спекулятивными сократилась до сравнительно небольшихъ размѣровъ изъ-за невозможности для желѣзныхъ дорогъ, занятыхъ перевозкою грузовъ большей по условіямъ времени срочности, поднять значительныя количества хлѣба. Перевозка хлѣбныхъ грузовъ поэтому сосредоточилась преимущественно на подвозкѣ къ театру войны грузовъ довольствія и фуража, закупаемыхъ Главнымъ Управленіемъ Землеустройства и Земледѣлія, и на снабженіи населенія мукой и зерномъ, какъ предметами продовольствія и кормовыми средствами.

б. Уголь. Особое вниманіе пришлось Вѣдомству удѣлить снабженію желѣзныхъ дорогъ, промышленныхъ предпріятій и городовъ минеральнымъ топливомъ. Отсутствіе ввоза англійскаго угля и прекращеніе добычи угля въ Домбровскомъ бассейнѣ переложило всю тяжесть снабженія раіоновъ и желѣзныхъ дорогъ, питавшихся англійскимъ и Домбровскимъ углемъ, на Донецкій бассейнъ, что отразилось на работѣ магистралей, входящихъ въ этотъ бассейнъ, и на работѣ дорогъ новыхъ раіоновъ снабженія Донецкимъ углемъ.

Новые потребители Донецкаго угля — желѣзныя дороги, промышленныя предпріятія и города — удалены отъ мѣста добычи угля на весьма значительныя разстоянія, почему перевозка топлива, независимо отъ добавочной въ немъ потребности, при одинаковыхъ прочихъ условіяхъ, потребовала большаго количества подвижного состава, въ зависимости отъ увеличенія дальности перевозки.

Пока желѣзныя дороги, а также промышленность и населеніе, явившіяся новыми рынками для Донецкой угольной промышленности, могли пользоваться топливомъ изъ наличныхъ запасовъ и подвозъ къ нимъ Донецкаго угля былъ невеликъ, вывозъ угля шелъ нормально, съ превышеніемъ надъ погрузкой 1913 года для пополненія недовывоза, образовавшагося во вторую половину Іюля.

Но какъ только запасы стали изсякать и стало необходимымъ установить значительный равномѣрный подвозъ къ новымъ отдаленнымъ раіонамъ, потребность въ большомъ добавочномъ числѣ вагоновъ для обслуживанія этой перевозки рѣзко отозвалась на положеніи вагоннаго парка углевозныхъ дорогъ, вызвавъ отливъ перевозочныхъ средствъ, а затѣмъ и сокращеніе погрузки. Отливъ вагоновъ былъ настолько значителенъ, что потребовалось весьма продолжительное время и примѣненіе крайнихъ мѣръ для пополненія парка, чтобы возстановить нормальныя условія вывоза угля и снабженія имъ промышленности.

Изъ прилагаемаго графика (чер. 3) видно, что въ ноябрѣ мѣсяцѣ вывозъ топлива составлялъ 99 милліоновъ пудовъ противъ 123 милліоновъ, вывезенныхъ въ 1913 году, т. е. понизился на 20%.

Между тѣмъ для выполненія этой значительно меньшей работы, въ зависимости отъ полнаго перераспредѣленія раіоновъ потребленія, потребовалось подвижного состава больше, чѣмъ для болѣе высокаго наряда въ 1913 году—по скромному подсчету на 18.000 вагоновъ. Эта цифра 18.000 добавочныхъ вагоновъ для выполненія значительно меньшаго наряда служитъ яркимъ подтвержденіемъ высказаннаго выше положенія.

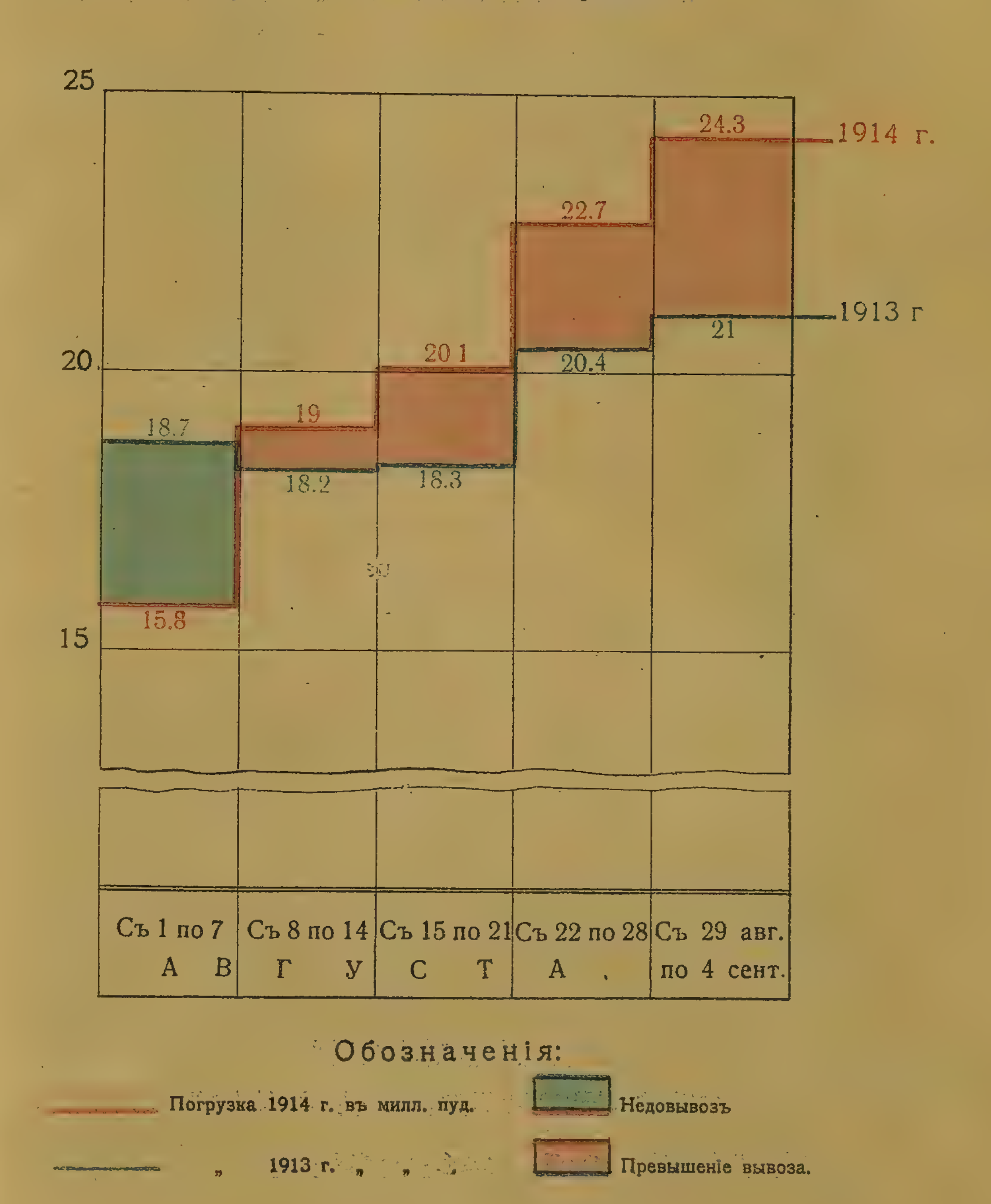
Прилагаемый графикъ (чер. 2) показываетъ, насколько интенсивна была работа по вывозу угля въ августѣ и сентябрѣ—для пополненія недогруза іюля,—по сравненію съ 1913 годомъ, и какъ быстро желѣзныя дороги развернули свои средства для выполненія коммерческой работы съ перваго же періода мобилизаціи.

Если не учитывать недовывоза іюля мѣсяца, какъ неизбѣжно связаннаго съ прекращеніемъ коммерческой работы желѣзныхъ дорогъ въ первый періодъ мобилизаціи, то общая погрузка за пять послѣднихъ мѣсяцевъ года въ 1914 году меньше 1913 года на 6,6 милл. пудовъ или на 1,6%, что само по себѣ не представляло бы изъ себя величины существенной; совершенно иначе, однако, приходится представить себѣ положеніе вопроса, если учесть то обстоятельство, что, начиная съ октября, примѣрно, мѣсяца, Донецкимъ углемъ приходилось снабжать рядъ желѣзныхъ дорогъ, ранѣе имъ не пользовавшихся, въ размѣрѣ до 13 милліоновъ пудовъ въ мѣсяцъ и новыхъ потребителей этого угля въ количествѣ свыше 20 милліоновъ пудовъ. Вотъ эта то добавочная потребность въ Донецкомъ углѣ, при значительномъ отливѣ подвижного состава съ углевозныхъ дорогъ, и обусловила ту остроту положенія, для урегулированія которой и пришлось Вѣдомству прибѣгнуть къ самымъ крайнимъ мѣрамъ, вплоть до принудительнаго значительнаго сокращенія перевозки грузовъ менѣе серьезнаго значенія.

в. Руда. По той же причинѣ временнаго обѣднѣнія дорогъ Донецкаго раіона вагонами — перевозка руды для металлургическихъ заводовъ въ 1914 году совершалась въ размѣрахъ, недостигавшихъ величины вывоза 1913 года. Въ виду наличія достаточныхъ запасовъ, въ первое время сокращеніе подвоза не отражалось на работѣ, которая по причинѣ недопоставки топлива не могла развиваться; по мѣрѣ израсходо-

ГРАФИКЪ

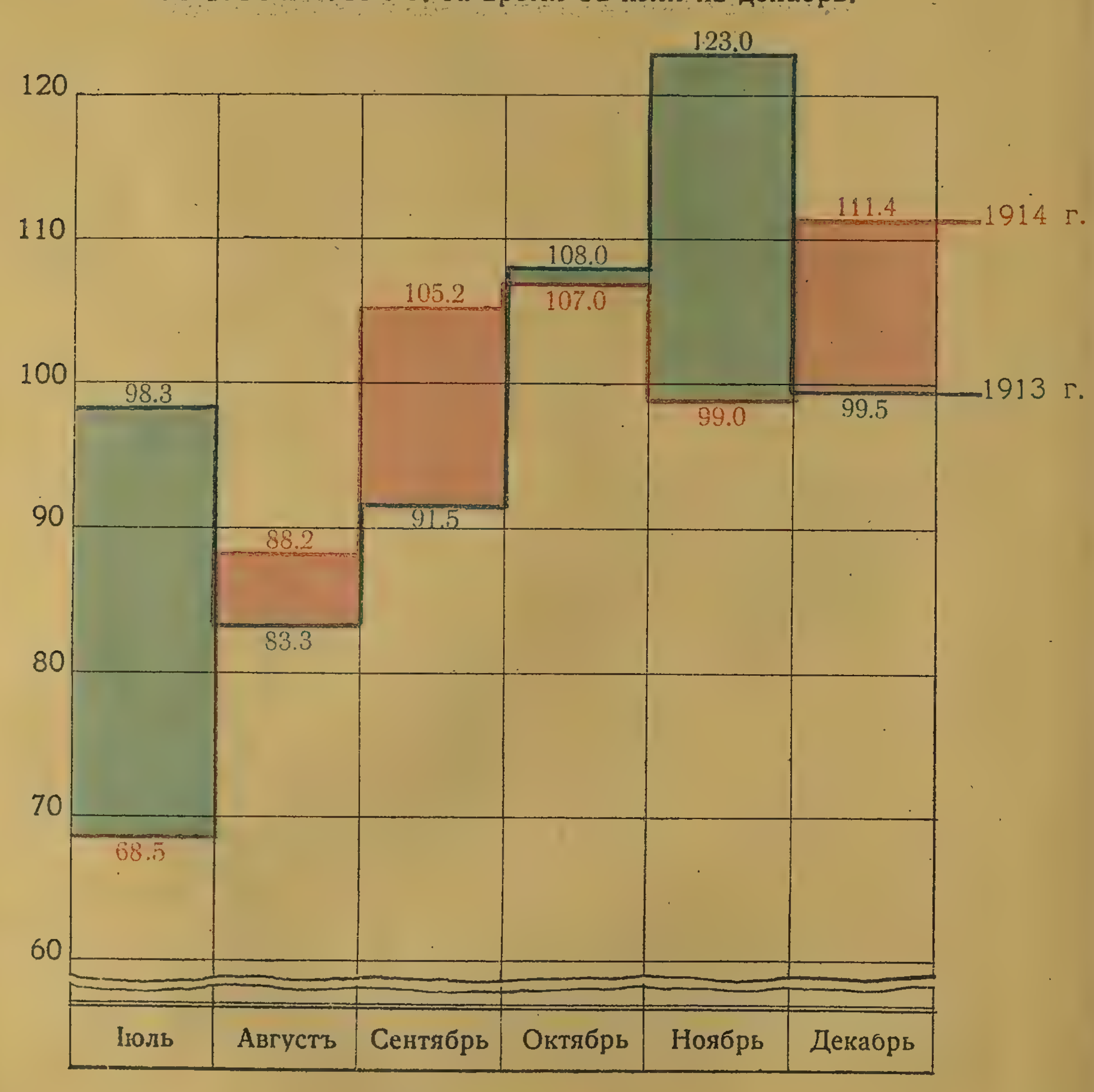
Нарастанія погрузки угля въ Донецкомъ бассейнѣ въ августѣ 1914 г. по недѣльнымъ періодамъ.



Чер. 2.

ГРАФИКЪ

Вывоза минеральнаго топлива изъ Донецкаго бассейна въ 1914 и 1913 г г. за время съ іюля по декабрь.



Обозначенія:

Погрузка 1914 г. въ милл. пуд. — Недовывозъ

„ 1913 г. „ „ „ — Превышеніе вывоза.

Чер. 3.

ванія запасовъ на нѣкоторыхъ заводахъ сталъ ощущаться недостатокъ въ сырьѣ для производства; для устраненія кризиса въ этихъ случаяхъ такимъ заводамъ предоставлялось преимущество въ полученіи руды, и доведеніе положенія до кризиса не допускалось. Перевозка руды изъ Донецкаго бассейна за первые мѣсяцы войны совершалась по сравненію съ 1913 годомъ въ слѣдующемъ соотношеніи:

Таблица IV.

МѢСЯЦЫ.	Вывезено руды.	
	Въ 1914 году.	Въ 1913 году.
	Милліоновъ пудовъ.	
Августъ	14,9	36,6
Сентябрь	19,8	30,8
Октябрь.	14,0	31,0
Ноябрь.	12,6	34,1
Декабрь.	20,0	29,3

Съ урегулированіемъ общаго положенія съ вагонами въ Донецкомъ бассейнѣ, наряду съ установленіемъ вывоза достаточныхъ количествъ топлива, перевозка руды также вошла въ норму.

Положеніе Уральской горной промышленности въ первое время войны представлялось въ отношеніи снабженія заводовъ топливомъ и сырьемъ весьма серьезнымъ, изъ-за невозможности предоставить необходимыхъ перевозочныхъ средствъ, отвлеченныхъ въ большой массѣ для обслуживанія воинскаго движенія, такъ какъ по Пермской дорогѣ, обслуживающей Уральскій горнопромышленный раіонъ, какъ по сѣверному выходному отвѣтвленію Сибирской магистрали, была направлена большая часть воинскаго теченія изъ Сибири. Съ цѣлью дать возможность болѣе или менѣе правильно функціонировать металлургической промышленности Урала, работавшей по выполненію большихъ заказовъ Военнаго Вѣдомства по оборонѣ страны, по соглашенію съ Военнымъ Ми-

нистерствомъ было найдено возможнымъ ограничиться, по окончанiи перекидки основныхъ массъ войскъ, направленiемъ войскъ исключительно по южному выходному направленiю, по Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяземской желѣзнымъ дорогамъ, изъ которыхъ первая является болѣе сильной, а послѣдняя облегчается параллельною магистралью Московско-Казанской дороги. Вслѣдствiе этой мѣры явилось возможнымъ возстановить болѣе или менѣе правильное, по условiямъ времени, обслуживанiе потребностей Урала.

г) Свекловица, хлопокъ. Въ отношенiи перевозки другихъ массовыхъ грузовъ, прiуроченныхъ къ разсматриваемому перiоду, слѣдуетъ отмѣтить проведенiе свекловичной кампанiи и начала хлопковой.

Свекловичная кампанiя выполнена была желѣзными дорогами въ 1914 году вполнѣ успѣшно съ превышенiемъ надъ 1913 годомъ. За время основного перiода перевозки свеклы (сентябрь—ноябрь) въ 1914 году было перевезено 149.700 вагоновъ, противъ 136.000 въ 1913 году, т. е. съ превышенiемъ на 10%. Необходимо оговорить, что главная масса перевозокъ, около 2/3 общей погрузки, была сосредоточена на дорогахъ Юго-Западныхъ и Московско-Кiево-Воронежской, которыя испытывали на себѣ тяжесть значительныхъ воинскихъ перевозокъ и доставки большого количества интендантскаго груза.

Первая половина хлопковой кампанiи, по вызову изъ Средней Азiи, выполнена дорогами также вполнѣ удовлетворительно и въ размѣрахъ не меньшихъ 1913 года, при чемъ предварительныя заданiя Кокандскаго Биржевого Комитета оказались превзойденными.

9. Размѣръ залежей, какъ показатель успѣшности перевозокъ. Заканчивая характеристику работы сѣти по перевозкамъ главнѣйшихъ грузовъ, можно отмѣтить, что общимъ показателемъ исправности желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ перевозокъ за вторую половину 1914 г. могутъ служить размѣры залежей, т. е. непогруженнаго остатка предъявленныхъ къ перевозкѣ грузовъ.

Этотъ непогруженный остатокъ во время настоящей войны, постепенно возрастая, достигъ къ 22-ому декабря 1914 г. наивысшаго предѣла въ 84.316 вагоновъ; затѣмъ

вслѣдствіе усиленія погрузки залежь стала довольно быстро падать и на 10 января 1915 г. понизилась до 65.575 вагоновъ.

Чтобы судить о томъ, насколько такой размѣръ залежей находитъ себѣ оправданіе въ условіяхъ, въ которыхъ нынѣ приходится работать желѣзнымъ дорогамъ, небезъинтересно сравнить наивысшіе предѣлы залежей по сѣти за истекшее 10-ти лѣтіе.

Наивысшіе размѣры залежей за послѣдніе десять лѣтъ составляли:

Въ 1905 г.	172.810	вагоновъ
„ 1906 „	212.528	„
„ 1907 „	108.901	„
„ 1908 „	33.890	„
„ 1909 „	82.958	„
„ 1910 „	33.323	„
„ 1911 „	30.625	„
„ 1912 „	24.106	„
„ 1913 „	34.512	„
„ 1914 „ (перв. полуг.)	38.599	„
„ 1914 „ (втор. полуг.)	84.316	„

Такимъ образомъ размѣръ залежей въ первый періодъ настоящей войны составлялъ примѣрно столько же, что и въ 1909 году, когда залежи не были обусловлены исключительными условіями,—и значительно ниже залежей за время японской войны и ближайшіе къ ней годы.

II.

Пассажирское движеніе во время войны.

1. Размѣръ сокращенія движенія въ дни мобилизаціи.

Съ объявленіемъ мобилизаціи желѣзныя дороги перешли къ выполненію заданія мобилизаціоннаго плана, согласно котораго въ ночь съ перваго на второй день мобилизаціи на всѣхъ дорогахъ долженъ быть введенъ воинскій графикъ. Съ этого времени пассажирское движеніе было доведено до минимальныхъ, предусмотрѣнныхъ мобилизаціоннымъ графикомъ, размѣровъ и на большинствѣ дорогъ въ первые дни мобилизаціи не превышало одной пары поѣздовъ въ сутки; съ этого же времени всѣ перевозочныя средства желѣзныхъ дорогъ Имперіи были предоставлены для нуждъ мобилизаціи.

2. Мѣропріятія первой очереди по возстановленію пассажирскаго движенія.

Не смотря на чрезвычайно напряженную работу всѣхъ желѣзныхъ дорогъ по выполненію воинскихъ и санитарныхъ перевозокъ, Вѣдомство путей сообщенія для удовлетворенія насущнѣйшихъ потребностей населенія Имперіи стремилось въ первый же мѣсяцъ мобилизаціи, гдѣ это по состоянію воинскихъ перевозокъ представлялось возможнымъ, развивать и возстанавливать коммерческое пассажирское движеніе.

Съ этою цѣлью постепенно, по соглашенію съ Военнымъ Вѣдомствомъ и въ зависимости отъ пропускной способности, а также наличія на дорогахъ свободнаго отъ воинскихъ перевозокъ подвижного состава и паровозовъ, стали назначаться дополнительные, сверхъ мобилизаціоннаго плана, пассажирскіе поѣзда, что въ первое время представилось возможнымъ сдѣлать, главнымъ образомъ, въ Восточной и Средней части Россіи.

Назначеніемъ этихъ поѣздовъ имѣлось въ виду удовлетвореніе важнѣйшихъ нуждъ пассажирскаго движенія въ предѣлахъ каждой дороги и возстановленіе въ безусловно необходимыхъ размѣрахъ пассажирскаго сообщенія между крупнѣйшими центрами Имперіи, а также пропускъ составовъ пассажирскихъ поѣздовъ между такими пунктами безъ пересадки въ предѣлахъ одной или нѣсколькихъ дорогъ.

Въ цѣляхъ предоставленія возможности выѣзда публикѣ съ курортовъ Крыма, Черноморскаго побережья и Кавказа въ первый же мѣсяцъ мобилизаціи возстановлены были безпересадочныя сообщенія: Петроградъ—Москва—Севастополь и Петроградъ—Москва—Кисловодскъ, при посредствѣ скорыхъ поѣздовъ по одной парѣ въ Крымъ и на Кавказъ; кромѣ того оказалось возможнымъ возобновить слѣдующія главнѣйшія безпересадочныя сообщенія:

Петроградъ—Иркутскъ въ курьерскихъ поѣздахъ (одинъ разъ въ недѣлю),
Петроградъ—Кіевъ—Одесса (черезъ Витебскъ—Жлобинъ),
Петроградъ—Рыбинскъ,
Москва—Севастополь,
Москва—Ѳеодосія,
Москва—Синельниково—Екатеринославъ,
Москва — Ростовъ — Кисловодскъ (черезъ Рязань—Козловъ),
Москва—Саратовъ.

(Безпересадочное сообщеніе Москва—Иркутскъ въ курьерскихъ поѣздахъ было также возстановлено съ пропускомъ вагоновъ отъ Москвы до Сызрани по М.-Казанской дорогѣ, но затѣмъ потребовалось это сообщеніе, по условіямъ воинскихъ перевозокъ, отмѣнить).

3. Условія работы пассажирскаго вагоннаго парка.

Въ связи съ происходящими военными дѣйствіями, изъ пассажирскаго парка потребовалось выдѣлить весьма значительное число вагоновъ, главнымъ образомъ, для формированія воинскихъ и санитарныхъ поѣздовъ. Такъ, занятыхъ подъ перевозки Военнаго Вѣдомства вагоновъ I и II классовъ оказалось на 1 сентября около 50°/o (около 3.200 вагоновъ изъ общаго числа 6.200) и ва-

гоновъ III и IV классовъ до 65% (11.500 вагоновъ изъ общаго числа 17.700).

Не смотря на столь значительный процентъ предоставленныхъ подъ воинскія перевозки классныхъ вагоновъ, во второй половинѣ августа мѣсяца на магистраляхъ Восточной и Средней части Имперіи явилось возможнымъ для удовлетворенія нуждъ пассажирскаго движенія, значительно увеличить число пассажирскихъ поѣздовъ дальняго и пригороднаго сообщенія, при чемъ на нѣкоторыхъ дорогахъ уже представилось возможнымъ возстановить пассажирское движеніе по коммерческому графику. На тѣхъ же дорогахъ, гдѣ по условіямъ воинскаго движенія, перейти къ коммерческому расписанію не оказалось возможнымъ, число пассажирскихъ поѣздовъ все же было увеличено, хотя и съ обращеніемъ ихъ по воинскому или особо установленнымъ расписаніямъ; имѣя въ виду, что размѣры передвиженія пассажировъ во время войны нѣсколько уменьшились, потребность пассажирскаго движенія Средняго и Восточнаго раіоновъ въ общемъ удовлетворялась достаточно, хотя съ извѣстнымъ сокращеніемъ предоставляемыхъ пассажирамъ въ обычное время удобствъ.

При возстановленіи прерваннаго по случаю мобилизаціи пассажирскаго движенія, въ первую очередь предоставлялись поѣзда большей вмѣстимости (неплацкартные), затѣмъ скорые прямые поѣзда, имѣющіе и плацкартные вагоны; поѣзда же курьерскіе, какъ поѣзда малой вмѣстимости, возстанавливались въ послѣднюю очередь, въ зависимости отъ наличія класснаго подвижного состава, паровозовъ и пропускной способности дорогъ и то лишь въ главнѣйшихъ направленіяхъ съ большимъ пробѣгомъ—отъ Петрограда на Сибирь и Кавказъ.

4. Послѣдующія мѣропріятія по возстановленію пассажирскаго движенія.

Въ періодъ съ 1 по 15 сентября по пассажирскому движенію представилось возможнымъ, по соглашенію съ Военнымъ Вѣдомствомъ, возстановить движеніе поѣздовъ (исключая курьерскихъ) по коммерческому расписанію мирнаго времени на большинствѣ дорогъ Восточнаго раіона. На дорогахъ же Западнаго раіона пассажирское движеніе совершалось по мобилизаціонному графику.

По мѣрѣ возстановленія нормальнаго пассажирскаго движенія, дорогами возобновлялись также и безпересадочныя сообщенія съ обслуживаніемъ части ихъ плацкартными вагонами.

Для улучшенія сообщенія столицъ съ Кіевомъ и Варшавой, съ 5 сентября назначены въ обращеніе скорые поѣзда между Петроградомъ и Кіевомъ (черезъ Витебскъ, Бахмачъ) и между Москвой и Варшавой (черезъ Смоленскъ, Брестъ); съ этими же поѣздами было установлено безпересадочное сообщеніе Петроградъ—Барановичи (черезъ Витебскъ, Оршу) въ одномъ вагонѣ-микстъ I/II класса.

Съ 15 по 30 сентября въ пассажирскомъ движеніи были достигнуты слѣдующія улучшенія:

а) Ускорено сообщеніе столицъ съ Кавказомъ назначеніемъ въ обращеніе курьерскихъ поѣздовъ прямого безпересадочнаго сообщенія Петроградъ—Ростовъ черезъ Москву и Харьковъ.

б) Съ 24 сентября на Средне-Азіатской дорогѣ возстановлено обращеніе поѣздовъ по коммерческому графику.

в) При сохраненіи мобилизаціоннаго графика,— увеличено число пассажирскихъ поѣздовъ между Петроградомъ и Вильной по Сѣверо-Западнымъ дорогамъ и между Москвой—Брестомъ—Варшавой по Александровской и Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ періодъ съ 1 по 15 октября выполнялись значительныя перевозки войскъ изъ Сибири къ театру военныхъ дѣйствій.

Для обезпеченія срочности этихъ перевозокъ пришлось временно сократить пассажирское движеніе на Сызрано-Вяземской и Сѣверныхъ жел. дорогахъ (линія Вологда — Вятка), оставивъ лишь одну обязательную пару почтово-пассажирскихъ поѣздовъ.

Мѣра эта, какъ крайняя, имѣла характеръ безусловно временный, примѣнялась всего 10 дней и была отмѣнена, какъ только упавшее воинское движеніе позволило поддерживать необходимое ускоренное движеніе; тѣмъ не менѣе, происходившія усиленныя воинскія перевозки изъ Сибири и Средней Азіи къ театрамъ военныхъ дѣйствій лишили возможности до конца 1914 года возстановить пассажирское дви-

женіе по коммерческому расписанію на Китайской-Восточной, Забайкальской, Сибирской, Самаро-Златоустовской, Ташкентской, Сызрано-Вяземской и части Московской-Казанской желѣзныхъ дорогъ.

Возстанавливаемыя такимъ образомъ постепенно пассажирское движеніе и безпересадочныя сообщенія къ первой половинѣ декабря мѣсяца находились въ слѣдующемъ положеніи:

1) *Было возстановлено коммерческое пассажирское движеніе* на дорогахъ Восточной сѣти, а именно: Бѣлгородъ—Сумской, Богословской, Волго-Бугульминской, Владикавказской (исключая почтовыхъ поѣздовъ, обращавшихся по мобилизаціонному графику), Екатерининской, Московско-Курской, Московско-Казанской (на участкѣ Москва — Рязань), Николаевской, Омской, Пермской, Рязанско-Уральской, Средне-Азіатской, Сѣверныхъ, Сѣверо-Донецкой, Юго-Восточныхъ, Южныхъ, (кромѣ участковъ Кременчугъ — Ромны, Кременчугъ — Николаевъ и Лохвица—Гадячъ, гдѣ почтовые поѣзда обращались по мобилизаціонному графику).

На дорогахъ Сѣверо-Западныхъ (до Вильны), Московско-Виндаво-Рыбинской, Александровской, Московско-Кіево-Воронежской и Юго-Западныхъ, хотя и дѣйствовали мобилизаціонные графики, но число пассажирскихъ поѣздовъ было добавлено до размѣровъ, необходимыхъ для выполненія пассажирскихъ перевозокъ, при чемъ на дорогахъ Сѣверо-Западныхъ съ 6 декабря установленъ на участкахъ Петроградъ — Ораніенбаумъ и Петроградъ — Гатчина — Псковъ особый графикъ съ необходимымъ количествомъ пассажирскихъ поѣздовъ, имѣющихъ скорость хода нормальнаго коммерческаго расписанія.

На дорогахъ Западнаго раіона: Сѣверо-Западныхъ (отъ Вильны до Варшавы и Кошедаръ), Риго-Орловской, Полѣсскихъ, Юго-Западныхъ, Привислинскихъ и Варшаво-Вѣнской, а также на дорогахъ Закавказскихъ перевозка пассажировъ выполнялась по воинскому расписанію, въ предѣлахъ возможности.

2) Были возстановлены цѣлыми составами безпересадочныя сообщенія, кромѣ вышеперечисленныхъ, еще слѣдующія:

Изъ *Петрограда:* а) до Кіева, черезъ Вильну, со скорыми поѣздами №№ 5К, 6К; б) до Владивостока, черезъ Тюмень,

съ курьерскими поѣздами №№ 1 и 2 по 1 разу въ недѣлю, начиная съ 26 декабря; в) до Риги, черезъ Псковъ, съ курьерскими поѣздами №№ 1Р и 2Р; г) до Челябинска и Омска съ пассажирскими поѣздами; д) до Ярославля и Костромы съ пассажирскими поѣздами.

Изъ *Москвы:* а) до Челябинска и Омска съ пассажирскими поѣздами; б) до Риги (черезъ Крейцбургъ) со скорыми поѣздами и до Лисокъ съ поѣздами №№ 9/10.

Изъ *Кіева:* а) до Бродъ со скорыми поѣздами для сообщенія съ Львовомъ; б) до Ростова съ поѣздами №№ 7К/8К Юго-Западныхъ и 5К/6К Южныхъ и Екатерининской дорогъ.

Изъ *Харькова:* а) до Ростова въ направленіяхъ какъ по казеннымъ, такъ и по Сѣверо-Донецкой дорогамъ; б) до Пензы въ одной парѣ пассажирскихъ поѣздовъ.

Изъ *Риги* до Либавы въ одной парѣ пассажирскихъ поѣздовъ.

Изъ *Кременчуга* до Либавы въ одной парѣ почтовыхъ поѣздовъ.

Изъ *Вязьмы* до Челябинска въ одной парѣ почтовыхъ поѣздовъ.

з) Вновь установлены и возобновлены безпересадочныя сообщенія въ отдѣльныхъ вагонахъ:

отъ *Петрограда* до Бродъ для сообщенія съ Львовомъ (вновь);

отъ *Петрограда* до Ростова (черезъ Рязань), Нижняго Новгорода, Царицына, Саратова, Екатеринослава и Минска (черезъ Ново-Вилейскъ);

отъ *Москвы* до Козлова, Иванова и Кинешмы;

отъ *Харькова* до Одессы;

отъ *Харькова* до Кіева и Одессы и

отъ *Самары* до Асхабада (возстановлены).

III.

Обслуживаніе желѣзными дорогами нуждъ арміи.

Обслуживаніе нуждъ арміи во время военныхъ дѣйствій представляетъ для желѣзныхъ дорогъ весьма сложную и многообразную задачу, выполненіе которой будетъ на нихъ лежать до самаго окончанія войны. Въ настоящее время, по соображеніямъ военнаго свойства, не представляется возможнымъ касаться нѣкоторыхъ сторонъ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ въ этомъ отношеніи и привести всѣ заслуживающія вниманія подробности; поэтому въ настоящемъ краткомъ очеркѣ, по необходимости, придется ограничиться лишь нѣкоторыми общими указаніями. При этомъ необходимо отмѣтить, однако, теперь же тѣ затрудненія, какія встрѣтились при организаціи нѣкоторыхъ перевозокъ, а также мѣры, принятыя къ устраненію этихъ затрудненій.

1. Подвозъ продовольствія и фуража. Къ числу задачъ по обслуживанію арміи относится прежде всего снабженіе ея продовольствіемъ и фуражемъ.

Въ первые періоды мобилизаціи сосредоточеніе основныхъ запасовъ, а затѣмъ перевозка довольствія и фуража совершались почти исключительно въ раіонѣ дорогъ театра войны.

Съ сентября же мѣсяца подвозъ сталъ производиться изъ восточной части Имперіи и изъ Сибири, при чемъ къ дѣлу снабженія армій было привлечено Вѣдомство Земледѣлія и Землеустройства.

Новизна дѣла, крупный сравнительно размѣръ перевозокъ, привлеченіе къ дѣлу лицъ, ранѣе не стоявшихъ близко къ дѣлу перевозокъ, на первыхъ порахъ не могли дать воз-

можности установить строго планомѣрный подвозъ. Перевозка совершалась съ значительными затрудненіями; на мѣстахъ назначенія накоплялись неразгруженные въ значительномъ числѣ вагоны изъ-за поступленія груза въ размѣрахъ, превышающихъ перерабатывающую и пріемную способность складовъ, и послѣдовательно образовывались накопленія задержанныхъ на сѣти вагоновъ съ довольствіемъ и фуражемъ. Начиная съ средины ноября мѣсяца, путемъ проведенія ряда мѣръ, внесшихъ улучшеніе въ порядокъ снабженія армій довольствіемъ и фуражемъ, дѣло перевозки интендантскихъ грузовъ стало входить въ норму, погрузка стала производиться по строгой регулировкѣ, въ соотвѣтствіи съ потребностью подвоза и пріемной способности складовъ, разгрузка вагоновъ итти безъ ощутительныхъ задержекъ и въ сравнительно короткій срокъ установилось планомѣрное теченіе указанныхъ грузовъ съ мѣстъ погрузки до пунктовъ первоначальнаго формированія запасовъ и далѣе до фронта армій.

2. Мѣропріятія по эвакуаціи раненыхъ.

Участіе желѣзныхъ дорогъ въ дѣлѣ эвакуаціи раненыхъ и больныхъ съ театра военныхъ дѣйствій заключалось, главнымъ образомъ, въ оборудованіи, согласно мобилизаціоннымъ планамъ, военно-санитарныхъ поѣздовъ. Кромѣ того, въ цѣляхъ предупрежденія возможности развитія и распространенія заразныхъ заболѣваній въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ желѣзнодорожнымъ линіямъ перевозки войскъ и эвакуаціи раненыхъ и больныхъ, представилось необходимымъ также оборудовать и сформировать одиннадцать поѣздовъ военныхъ желѣзнодорожныхъ санитарно-дезинфекціонныхъ отрядовъ.

Въ настоящее время перевозка раненыхъ и больныхъ производится по желѣзнымъ дорогамъ съ трехъ фронтовъ, при чемъ съ сѣверо-западнаго и западнаго фронтовъ перевозка производится по широкой колеѣ, тогда какъ перевозка съ юго-западнаго фронта производится въ ріонѣ Галиціи по узкой колеѣ и въ раіонѣ Россійской Имперіи по широкой колеѣ.

Съ Юго-Западнаго фронта часть раненыхъ и больныхъ первоначально попадаетъ въ различные лазареты гор. Львова, откуда затѣмъ уже таковые доставляются перевязанными и

получившими первую медицинскую помощь на вокзалъ для посадки въ поѣздъ, а другая часть раненыхъ и больныхъ съ того же фронта поступаетъ на вокзалъ непосредственно съ поля сраженія на подводахъ или въ поѣздахъ, требуя передъ эвакуаціей перевязокъ и медицинской помощи.

Перегрузка раненыхъ и больныхъ изъ узкоколейныхъ составовъ въ ширококолейные производится въ Подволочискѣ, Бродахъ и Сокалѣ.

Перевозка эвакуируемыхъ раненыхъ и больныхъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ Россійской Имперіи производится преимущественно въ спеціально организованныхъ военно-санитарныхъ поѣздахъ Военнаго Вѣдомства или общественныхъ и частныхъ организацій.

Что же касается перевозки по линіямъ Галиційскихъ желѣзныхъ дорогъ, то вслѣдствіе недостатка узкоколейнаго подвижного состава, приходилось первоначально пользоваться главнымъ образомъ платформами и полувагонами и лишь къ концу 1914 г. удалось для эвакуаціи раненыхъ и больныхъ на сихъ дорогахъ подобрать составы изъ крытыхъ, багажныхъ и отчасти даже классныхъ вагоновъ, въ коихъ таковая производится значительно удобнѣе и съ меньшими безпокойствами для раненыхъ и больныхъ.

Для снабженія раненыхъ въ пути ихъ слѣдованія необходимыми припасами и помощью, Министерствомъ Путей Сообщенія, примѣнительно къ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 5 августа 1914 г. Временному Положенію объ эвакуаціи раненыхъ и больныхъ, были организованы на добровольныя пожертвованія желѣзнодорожныхъ служащихъ на многихъ большихъ станціяхъ питательные и перевязочные пункты, дѣятельность которыхъ впослѣдствіи была объедина образованіемъ особыхъ Комитетовъ.

Въ помощь Комитетамъ желѣзнодорожныхъ служащихъ въ оказаніи помощи эвакуируемымъ раненымъ и больнымъ пришло также и мѣстное населеніе, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и отдѣльныя лица, внесшія свою лепту въ святое дѣло оказанія помощи своему ближнему или въ видѣ денежныхъ пожертвованій, или въ видѣ безплатной поставки продуктовъ, или, наконецъ, въ видѣ своего личнаго безплатнаго труда.

Дѣйствуя въ согласіи съ указаніями Верховнаго Начальника Санитарной и Эвакуаціонной Части ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Принца Ольденбургскаго и съ предположеніями Военнаго Вѣдомства, желѣзныя дороги приняли также рядъ мѣръ по достиженію наиболѣе удобныхъ и спокойныхъ условій сортировки и доставки раненыхъ къ намѣченнымъ Военнымъ Вѣдомствомъ эвакуаціоннымъ пунктамъ и къ прилегающимъ къ желѣзнымъ дорогамъ лазаретамъ общественныхъ и частныхъ организацій.

Къ числу осуществляемыхъ съ указанной цѣлью мѣропріятій относится предоставленіе подъ временное помѣщеніе для сортировки раненыхъ товарныхъ желѣзнодорожныхъ пакгаузовъ и ихъ приспособленіе для пользованія ими въ зимнее время, а также устройство особыхъ желѣзнодорожныхъ путей для подачи вагоновъ съ ранеными непосредственно къ лазаретамъ, расположеннымъ вблизи желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ устройства питательныхъ и перевязочныхъ пунктовъ по пути слѣдованія эвакуируемыхъ раненыхъ воиновъ, Вѣдомствомъ путей сообщенія было также приступлено къ устройству и оборудованію лазаретовъ для раненыхъ въ различныхъ помѣщеніяхъ дорогъ, при чемъ, по имѣющимся въ настоящее время свѣдѣніямъ, таковые имѣются на слѣдующихъ дорогахъ и станціяхъ:

1) Варшавско-Вѣнская ж. д.: на ст. Варшава—на 50 кроватей.

2) Екатерининская ж. д.: на ст. Екатеринославъ—на 50 кроватей, на ст. Таганрогъ—на 40 кроватей, на ст. Дебальцево—на 20 кроватей и на ст. Волноваха—на 20 кроватей.

3) Закавказскія ж. д.: на ст. Тифлисъ—на 100 кроватей.

4) Либаво-Роменская ж. д.: на ст. Минскъ—на 31 кровать.

5) Николаевская ж. д.: на ст. Петроградъ—на 50 кроватей, на ст. Бологое—на 30 кроватей, на ст. Ржевъ—на 15 кроватей, на ст. Торопецъ—на 15 кроватей, на ст. Полоцкъ—на 30 кроватей, на ст. Вязьма—на 5 кроватей, на ст. Москва—на 50 кроватей и на ст. Петроградъ—на 30 кроватей.

6) Омская ж. д.: на ст. Омскъ—на 30 кроватей.

7) Пермская ж. д.: на ст. Пермь—на 45 кроватей, на ст. Екатеринбургъ—на 45 кроватей, и на ст. Вознесенская—на 6 кроватей.

8) Полѣсскія ж. д.: на ст. Вильно—на 70 кроватей и на ст. Гомель—на 25 кроватей.

9) Сызрано-Вяземская ж. д.: на ст. Калуга—на 200 кроватей.

10) Ташкентская ж. д.: на ст. Оренбургъ—на 50 кроватей.

11) Юго-Западныя ж. д.: на ст. Кіевъ товарный—на 200 кроватей.

12) Южныя ж. д.: на ст. Харьковъ—на 410 кроватей, на ст. Бѣлгородъ—на 30 кроватей, на ст. Знаменка—на 40 кроватей, на ст. Александровскъ—на 35 кроватей и на ст. Лозовая на 17 кроватей.

13) Владикавказская ж. д.: на ст. Ростовъ на Дону—на 85 кроватей.

14) Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д.: на ст. Петроградъ—на 60 кроватей.

15) Сѣверо-Донецкая ж. д.: на ст. Основа—на 150 кроватей.

16) Троицкая ж. д.: на ст. Троицкъ—на 40 кроватей.

17) Юго-Восточныя ж. д.: на ст. Воронежъ—на 150 кроватей, на ст. Грязи—на 16 кроватей, на ст. Лиски—на 10 кроватей, на ст. Царицынъ—на 10 кроватей, на ст. Морозовская—на 20 кроватей, на ст. Елецъ—на 15 кроватей, на ст. Глубокая—на 10 кроватей и на ст. Купянскъ—на 20 кроватей.

Въ цѣляхъ предупрежденія распространенія различныхъ болѣзней среди мѣстнаго населенія, находящагося на линіяхъ эвакуаціи раненыхъ воиновъ и военноплѣнныхъ, а также въ цѣляхъ предупрежденія осложненій въ теченіе болѣзни перевозимыхъ раненыхъ воиновъ въ санитарныхъ поѣздахъ представилось необходимымъ, съ одной стороны, принять мѣры къ усиленной и тщательной очисткѣ и дезинфекціи станціонныхъ путей, отхожихъ мѣстъ и вагоновъ изъ подъ перевозки военноплѣнныхъ, а съ другой организовать особые дезинфекціонные отряды въ центральныхъ сортировочныхъ пунктахъ распредѣленія раненыхъ.

Въ настоящее время особые дезинфекторскіе отряды сформированы на станціяхъ: Петроградъ, Москва, Харьковъ, Курскъ и Орелъ, при чемъ для руководительства производства дезинфекціи санитарныхъ поѣздовъ въ означенные пункты былъ командированъ особый врачебный персоналъ по повелѣнію Верховнаго Начальника Санитарной и Эвакуаціонной Части.

Впослѣдствіи, въ цѣляхъ расширенія дѣятельности дезинфекторскихъ отрядовъ, по повелѣнію ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА дезинфекція санитарныхъ поѣздовъ была возложена также на ветиринарныхъ пунктовыхъ врачей на тѣхъ конечныхъ станціяхъ, гдѣ нѣтъ соотвѣтствующихъ дезинфекціонныхъ организацій, а также и по пути слѣдованія названныхъ поѣздовъ на ближайшихъ станціяхъ, гдѣ къ тому представляется возможность.

Для предотвращенія распространенія заразы, вслѣдствіе заболѣваній въ пути раненыхъ и военноплѣнныхъ тифомъ, дизинтеріей, холерой и прочими заразными болѣзнями, Верховный Начальникъ Санитарной и Эвакуаціонной Части повелѣлъ устроить при 52 станціяхъ желѣзныхъ дорогъ на направленіяхъ эвакуаціи раненыхъ и военноплѣнныхъ особые изоляціонно-пропускные пункты для заразныхъ больныхъ, куда могли-бы быть сдаваемы больные.

Для открытія указанныхъ изоляціонно-пропускныхъ пунктовъ дороги воспользовались имѣющимися помѣщеніями для заразныхъ больныхъ, принадлежащими Министерству Путей Сообщенія и Главному Управленію Землеустройства и Земледѣлія (при переселенческихъ пунктахъ), а гдѣ таковыхъ не имѣется, оборудовали таковые заново при содѣйствіи мѣстныхъ Губернаторовъ.

На станціяхъ нахожденія изоляціонно-пропускныхъ пунктовъ проходящіе съ ранеными и плѣнными эшелоны подвергаются врачебному осмотру, и обнаруженные при этомъ подозрительные больные выдѣляются въ указанные пункты для изоляціи, а больные заразными болѣзнями или передаются прямо въ ближайшія больницы Военнаго Вѣдомства, городскія и земскія, или помѣщаются временно также въ указанныхъ пунктахъ.

Таблица V.

№ по порядку.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Число изоляціонно-пропускныхъ пунктовъ.	Общее число кроватей въ пунктахъ.	Примѣчаніе.
1	Александровская	3	70	
2	Екатерининская	1	30	
3	Закавказскія.	5	50	
4	Московско-Курская	2	45	
5	Николаевская	3	36	
6	Пермская	2	20	
7	Полѣсскія	1	15	
8	Омская	2	124	
9	Риго-Орловская	1	15	
10	Самаро-Златоустовская. . . .	2	25	
11	Томская	10	110	
12	Сызрано-Вяземская	2	205	
13	Сѣверныя	1	100	
14	Сѣверо-Западныя.	1	76	
15	Юго-Западныя	4	50	
16	Южныя	1	25	
	Итого по казеннымъ ж. д.	41	996	
17	Владикавказская.	5	80	
18	Московско-Виндаво-Рыб. . .	1	10	
19	Рязанско-Уральская	3	921	
20	Юго-Восточныя	2	30	
	Итого по частнымъ ж. д.	11	1,041	
	А всего. . .	52	2.037	

Распредѣленіе такихъ пунктовъ по дорогамъ, а равно число кроватей въ нихъ указаны въ таблицѣ V, въ коей приведены данныя на 1 января 1915 года.

---

3. Мѣропріятія по приспособленію подвижного состава для спеціальныхъ надобностей.

Мѣропріятія по приспособленію подвижного состава для спеціальныхъ надобностей по случаю военнаго времени, главнымъ образомъ, заключались въ оборудованіи военно-санитарныхъ поѣздовъ, намѣченныхъ мобилизаціоннымъ планомъ къ формированію, что и было выполнено желѣзными дорогами въ двѣ очереди. А именно:

	Въ первую очередь. (Къ 15—19 днямъ мобилизаціи).		Во вторую очередь. (Къ 25—28 днямъ мобилизаціи).	
	Тыловыхъ санитарныхъ поѣздовъ.	Полевыхъ санитарныхъ поѣздовъ.	Тыловыхъ санитарныхъ поѣздовъ.	Полевыхъ санитарныхъ поѣздовъ.
1. Дорогами, подвѣдомственными Управленію желѣзныхъ дорогъ	29	17	29	18
2. Дорогами, неподвѣдомственными Управленію желѣзныхъ дорогъ:				
а) Китайскою Восточною .	1	—	1	—
б) Финляндскими	—	2	—	1
	30	19	30	19
	49		49	
	98			

Сверхъ плана желѣзными дорогами оборудовано по объявленіи мобилизаціи и оборудывается въ настоящее время слѣдующее количество санитарныхъ поѣздовъ:

	Тыловыхъ. Сформировано.	Формируется.	Полевыхъ. Сформировано.	Формируется.
1. За счетъ Военнаго вѣдомства	30	12	87	1
2. За счетъ Общедворянскаго, Общеземскаго, Общегородского Союзовъ, отдѣльныхъ городовъ, земствъ, Обществъ, частныхъ организацій и отдѣльныхъ лицъ	23	4	70	15
	53	16	157	16
	69		173	
	242			

А всего сформировано и формируется санитарныхъ поѣздовъ 340

Въ составъ кадровой части санитарнаго поѣзда входятъ слѣдующіе спеціально оборудованные вагоны:

а) бѣльевой цейхаузъ,

б) вещевой цейхаузъ,

в) кухня,

г) для команды и слесарей (въ полевомъ поѣздѣ 2 вагона, а въ тыловомъ одинъ),

д) для классныхъ чиновъ,

е) для тяжело раненыхъ и больныхъ (2 вагона) и

ж) аптека-перевязочная,

а всего 9 вагоновъ въ полевомъ поѣздѣ и 8 въ тыловомъ.

Въ видѣ перемѣнной части, къ кадрамъ тыловыхъ санитарныхъ поѣздовъ придается отъ 8 до 12 классныхъ вагоновъ и къ кадрамъ полевыхъ санитарныхъ поѣздовъ—30 вагоновъ-теплушекъ.

б). Поѣзда и вагоны разныхъ назначеній.

За симъ, по объявленіи мобилизаціи, мастерскими желѣзныхъ дорогъ частью исполнены и частью заканчиваются работы по оборудованію другихъ спеціальныхъ поѣздовъ и отдѣльныхъ вагоновъ, а именно:

1) двухъ поѣздовъ авіаціонныхъ мастерскихъ,
2) трехъ поѣздовъ-бань,
3) двухъ поѣздовъ-прачечныхъ,
4) трехъ поѣздовъ перевязочно-питательныхъ,
5) девяти поѣздовъ-складовъ,
6) восьми вагоновъ-подвижныхъ складовъ,
7) трехъ вагоновъ для подвижной Рентгеновской станціи,
8) трехъ вагоновъ для установки ледодѣлательныхъ машинъ,
9) десяти вагоновъ для доставки на театръ военныхъ дѣйствій бѣлья и другихъ вещей, а также перевязочныхъ матеріаловъ, а при обратномъ слѣдованіи для эвакуированія раненыхъ, и
10) двадцати одного вагона для разсѣиванія раненыхъ съ распредѣлительныхъ пунктовъ по госпиталямъ ближайшихъ городовъ.

Кромѣ того, послѣ объявленія мобилизаціи, по требованію Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ до настоящаго времени сформировано одиннадцать военныхъ желѣзнодорожныхъ санитарно-дезинфекціонныхъ отрядовъ.

Военные желѣзнодорожные санитарно-дезинфекціонные отряды назначаются для предупрежденія развитія и распространенія заразныхъ заболѣваній въ воинскихъ и военно-санитарныхъ поѣздахъ и пунктахъ ихъ остановокъ, а также, по возможности, и въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ обслуживаемымъ этими отрядами желѣзнодорожнымъ линіямъ.

Въ соотвѣтствіи съ изложеннымъ военные желѣзнодорожные санитарно-дезинфекціонные отряды имѣютъ задачею, въ случаяхъ обнаруженія заразныхъ заболѣваній, принимать всѣ мѣры къ возможно точному выясненію характера заболѣваній и причинъ ихъ появленія и производить надлежащую дезинфекцію.

Военный желѣзнодорожный санитарно-дезинфекціонный отрядъ состоитъ изъ вагоновъ, необходимыхъ для размѣщенія личнаго состава отряда, дезинфекціонной камеры, лабораторіи, имущества отряда и кухни.

Въ составъ означенныхъ одиннадцати отрядовъ включено шесть вагоновъ дезинфекціонныхъ камеръ Военнаго вѣдомства

и пять вагоновъ, принадлежащихъ Николаевской, Московско-Курской, Александровской, Екатерининской и Самаро-Златоустовской желѣзнымъ дорогамъ.

в). Вагоны-теплушки. Кромѣ указанныхъ выше поѣздовъ и вагоновъ, желѣзнымъ дорогамъ пришлось также выполнить весьма значительную работу по оборудованію вагоновъ-теплушекъ.

Общая потребность въ теплушкахъ на всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Имперіи для воинскихъ перевозокъ опредѣлилась около 60.000 вагоновъ. Между тѣмъ на 1-е января 1914 года на всей сѣти имѣлось теплушекъ, оборудованныхъ чугунными печами, около 11.000 штукъ, да сверхъ того на складахъ дорогъ имѣлось чугунныхъ печей различныхъ типовъ, пригодныхъ для оборудованія теплушекъ, около 7.000 штукъ; поэтому недостающее количество теплушечныхъ печей для полной потребности для воинскихъ перевозокъ опредѣлилось въ 42.000 штукъ.

Эта работа была выполнена слѣдующимъ образомъ.

Въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ было изготовлено типовыхъ чугунныхъ печей съ принадлежностями и огражденіями 15.700 шт.

Пріобрѣтено желѣзными дорогами непосредственной покупкой на мѣстныхъ рынкахъ чугунныхъ печей разныхъ типовъ, годныхъ къ установкѣ въ теплушки, и къ нимъ изготовлено въ мастерскихъ дорогъ принадлежностей и огражденія, въ количествѣ 27.316 штукъ.

Что касается недостающихъ для воинскихъ перевозокъ 60.000 — 11.000 = 49.000 теплушекъ, то желѣзнымъ дорогамъ предписано передѣлать изъ обыкновенныхъ товарныхъ крытыхъ вагоновъ въ вагоны—теплушки около 22.000 штукъ и, кромѣ того, приспособить товарныхъ вагоновъ съ одною обшивкою въ вагоны, годные для людскихъ перевозокъ въ зимнее время, въ количествѣ около 26.000 штукъ, путемъ установки въ нихъ: печей съ принадлежностями и огражденіями, оконныхъ рамъ и приспособленій для входа и выхода или въ видѣ ступенекъ, или въ видѣ стремянокъ системы инженера Аничкова.

IV.

Особыя работы, произведенныя желѣзными дорогами по обстоятельствамъ военнаго времени.

1. Возстановленіе движенія на линіяхъ, разрушенныхъ непріятелемъ.

По ходу военныхъ дѣйствій въ исключительномъ положеніи оказались желѣзнодорожныя линіи, прилегающія къ Западной Государственной границѣ. Изъ нихъ лишь сѣть Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ находилась все время и въ полномъ объемѣ въ нашемъ обладаніи; остальныя сѣти, а именно: Сѣверо-Западныхъ, Привислинскихъ и Варшавско-Вѣнской жел. дорогъ *) — частично, а послѣдняя даже почти полностью, временно находились на территоріи занятой непріятелемъ. Такое расположеніе этихъ сѣтей на самомъ театрѣ военныхъ дѣйствій создало особыя условія дѣятельности мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій. Помимо выполненія въ первый періодъ войны наиболѣе интенсивныхъ воинскихъ перевозокъ и притомъ иногда подъ угрозою разрушенія сооруженій со стороны непріятеля, а также помимо выполненія въ послѣдующій періодъ войны многочисленныхъ и весьма разнообразныхъ нарядовъ на выполненіе мѣстныхъ воинскихъ перевозокъ, эти Управленія должны были выполнять эвакуацію цѣлыхъ участковъ своихъ линій, а затѣмъ возстанавливать на нихъ движеніе, когда это по ходу военныхъ дѣйствій представлялось возможнымъ. При этомъ, такъ какъ непріятель оставлялъ линіи въ сильно разрушенномъ видѣ, то задача возстановленія движенія всегда сильно осложнялась необходимостью возстановить хотя бы помощью временныхъ

---

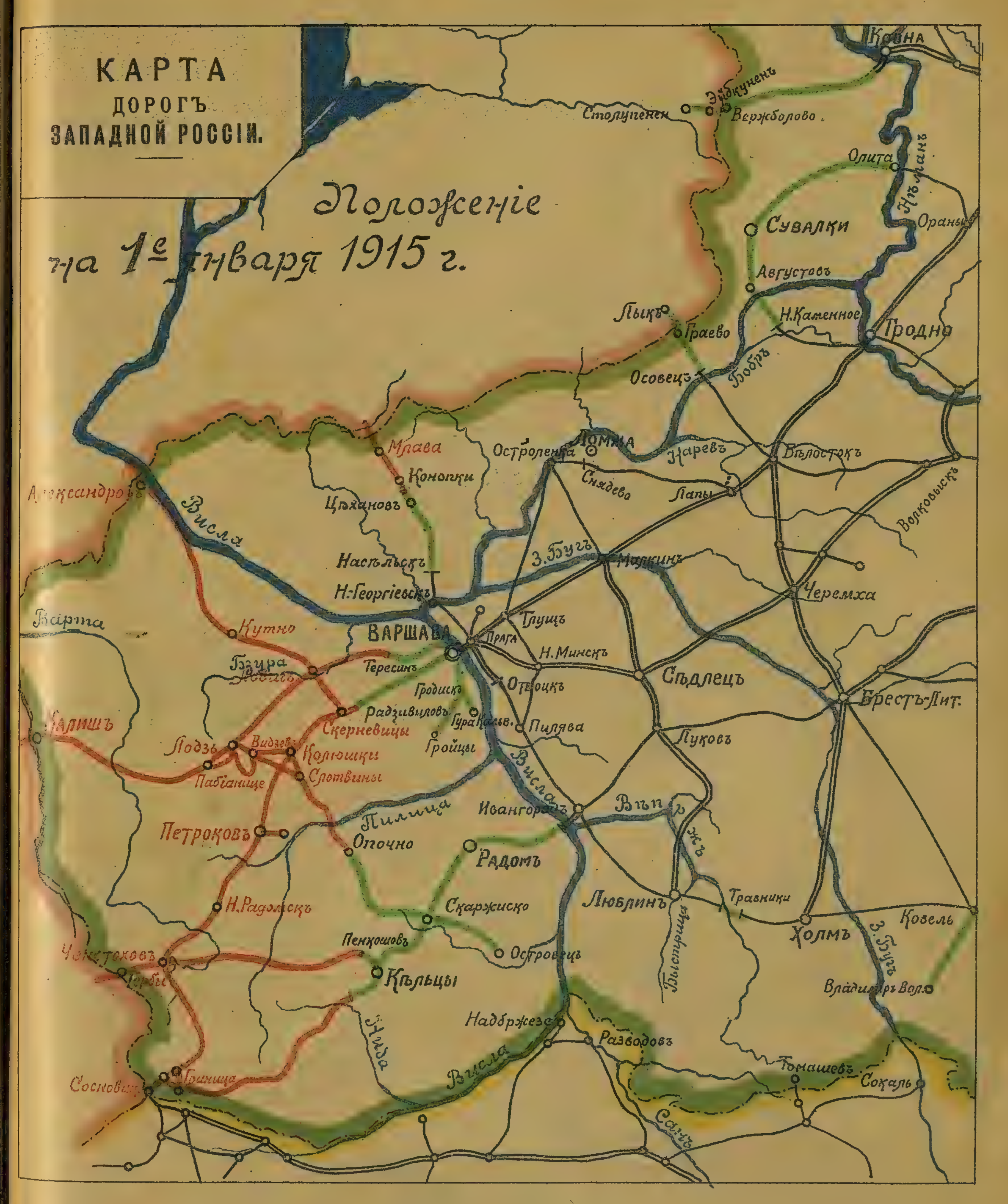
*) Съ прилегающими къ ней Гербы-Кѣлецкой и Лодзинской Фабричной желѣзными дорогами.

устройствъ и приспособленій разрушенныя сооруженія. Такую работу на нѣкоторыхъ участкахъ пришлось производить послѣдовательно до четырехъ разъ по числу послѣдовательныхъ наступленій и отступленій нашихъ и непріятельскихъ армій.

На прилагаемой картѣ (чер. 4) указаны границы, до которыхъ доходило, въ направленіи къ востоку, прекращеніе желѣзнодорожнаго движенія, при чемъ эти границы почти совпадаютъ съ предѣлами разрушенія линій непріятелемъ. На этой же картѣ указано положеніе возстановленныхъ для движенія участковъ къ 1 января 1915 года, которое въ общемъ совпадаетъ съ положеніемъ нашихъ армій на то же число.

Въ общемъ, вслѣдствіе порчи сооруженій или же занятія мѣстности непріятелемъ, движеніе прекращалось на протяженіи около 1.700 верстъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ. По освобожденіи мѣстности отъ непріятеля нарушенное движеніе немедленно возстанавливалось, для чего поврежденныя капитальныя сооруженія замѣнялись временными; напримѣръ, для возстановленія водоснабженія пользовались остатками стѣнъ зданій, на которыхъ устанавливались водяные баки; для накачиванія воды въ баки примѣнялись пожарные насосы и пр. Окончательное же возстановленіе желѣзнодорожныхъ сооруженій можно будетъ сдѣлать лишь впослѣдствіи, когда условія производства работъ примутъ нормальный характеръ. Нужно лишь отмѣтить, что затраты на окончательное возстановленіе сооруженій выразятся, какъ можно предвидѣть уже теперь, въ весьма значительныхъ суммахъ, такъ какъ на большей части протяженія разсматриваемыхъ участковъ желѣзныхъ дорогъ разрушенія были настолько серьезны, что отъ дороги оставалось, кромѣ полосы отчужденія, лишь земляное полотно.

Необыкновенная срочность работъ по возстановленію движенія, въ связи съ указаннымъ выше характеромъ разрушеній сооруженій дорогъ, потребовали отъ агентовъ мѣстныхъ Управленій чрезвычайнаго напряженія силъ. Въ помощь имъ представилось необходимымъ командировать значительное число агентовъ съ другихъ дорогъ, по всѣмъ службамъ. Въ особенности значительное число такихъ агентовъ потребова-



ОБОЗНАЧЕНІЯ:

Участки ж. д., на которыхъ движеніе нашихъ поѣздовъ прекратилось вслѣдствіе занятія дороги непріятелемъ или порчи пути и сооруженій.

Участки ж. д., на которыхъ въ разное время прекращалось движеніе поѣздовъ вслѣдствіе занятія непріятелемъ соотвѣтствующей территоріи.

Чер. 4.



ОБОЗНАЧЕНIЯ:

Участки занятыхъ нами непрiятельскихъ жел. дорогъ, по которымъ совершалось движенiе нашихъ поѣздовъ.

Прочiе занятые нами участки непрiятельскихъ ж. дорогъ

Чер. 5.

лось на Привислинскія и Сѣверо-Западныя желѣзныя дороги. Равнымъ образомъ тѣ же дороги потребовали высылки на нихъ значительнаго количества весьма разнообразныхъ матеріаловъ для возстановленія разрушенныхъ участковъ, что и было выполнено сосѣдними дорогами. При этомъ, по самому свойству дѣла, какъ вопросами командированія агентовъ, такъ и вопросами снабженія пострадавшихъ дорогъ матеріалами вѣдало центральное Управленіе.

2. Возстановленіе движенія на линіяхъ, занятыхъ у непріятеля.

Выше было указано, что изъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, прилегающихъ къ западной государственной границѣ, лишь сѣть Юго-Западныхъ жел. дорогъ все время и въ полномъ объемѣ находилась въ нашемъ обладаніи. Поэтому Управленіе этихъ дорогъ было свободно отъ работъ, составлявшихъ главную часть дѣятельности сосѣднихъ Управленій по возстановленію разрушенныхъ непріятелемъ участковъ. Но въ то же время на долю Управленія Юго-Западныхъ дорогъ выпала весьма отвѣтственная и сложная работа организаціи основныхъ кадровъ служащихъ для желѣзныхъ дорогъ Галиціи, оказавшихся въ нашемъ обладаніи послѣ побѣдоноснаго продвиженія нашихъ армій въ западную Галицію и на перевалы Карпатскихъ горъ. Важное стратегическое значеніе многихъ изъ линій Галиційскихъ дорогъ заставило немедленно приступить къ возстановленію на нихъ движенія и къ его развитію до необходимыхъ размѣровъ. Галиційскія жел. дороги, организованныя вначалѣ въ качествѣ Галиційскихъ участковъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ подъ общимъ управленіемъ Начальника этихъ дорогъ и выдѣленныя впослѣдствіи въ отдѣльную сѣть, съ назначеніемъ Начальникомъ таковой Члена Государственнаго Совѣта Тайнаго Совѣтника К. С. Немѣшаева, какъ видно изъ прилагаемой карты (чер. 5), представляютъ собою весьма значительную по протяженію сѣть, густо заполняющую какъ восточную такъ и западную Галицію, а также отчасти и Буковину. Общая длина сѣти, находившейся въ нашемъ обладаніи къ 1 января 1915 года, составляла около 4.000 верстъ, изъ коихъ было срочно исправлено и находилось къ этому времени въ эксплоатаціи приблизительно 1.550 вер.

Возстановленіе движенія на Галиційскихъ дорогахъ съ исправленіемъ многихъ весьма отвѣтственныхъ сооруженій, а также послѣдующая эксплоатація производились въ первый періодъ желѣзнодорожными батальонами при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ агентовъ, въ послѣдующій періодъ почти исключительно этими агентами, при чемъ эксплоатація линій, за исключеніемъ непосредственно входящихъ въ раіонъ боевыхъ столкновеній, была все время въ рукахъ желѣзнодорожной администраціи.

Для организаціи совершенно новаго дѣла—эксплоатаціи сѣти заграничной колеи—отъ командированныхъ туда агентовъ потребовалась весьма большая доля предпріимчивости и находчивости, которыя и были ими проявлены въ высокой степени. Эксплоатація была налажена въ весьма короткій промежутокъ времени, не смотря на то, что при этомъ пришлось встрѣтиться со многими техническими затрудненіями, вытекавшими, между прочимъ, изъ того обстоятельства, что ширина колеи нашихъ и заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ не одинакова.

3. Приспособленіе нашего подвижного состава для заграничной колеи.

Здѣсь попутно слѣдуетъ отмѣтить, что вопросъ о ширинѣ колеи и связанный съ нимъ вопросъ о перешивкѣ колеи засталъ Вѣдомство нѣсколько неожиданно, такъ какъ до начала войны этотъ вопросъ не ставился на подробное обсужденіе, въ виду общаго оборонительнаго характера нашихъ дѣйствій, намѣчавшагося на нашей западной границѣ. Поэтому, въ самомъ началѣ, на мѣстахъ были даже сдѣланы попытки разрѣшить этотъ весьма сложный вопросъ путемъ перешивки, однако вскорѣ же этотъ способъ былъ оставленъ, какъ совершенно непригодный для военныхъ цѣлей по своей сложности и медленности, и поставленная задача была разрѣшена путемъ приспособленія нашего подвижного состава для заграничной колеи и путемъ развитія пограничныхъ передаточныхъ станцій для перегрузки вагоновъ русской колеи въ вагоны заграничной и обратно. Въ частности для Галицийской сѣти подобное рѣшеніе вопроса облегчалось тѣмъ, что наши войска при своемъ стремительномъ наступленіи ко Львову успѣли захватить довольно значительное число австрійскихъ паровозовъ и вагоновъ. Тѣмъ не менѣе, для пополненія

парка потребовалось командированіе подвижного состава и съ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, который для возможности его обращенія на заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ долженъ былъ быть соотвѣтственно передѣланъ. Для выясненія во всѣхъ подробностяхъ этого важнаго вопроса для будущей эксплоатаціи нами дорогъ заграничной колеи, еще 31 Іюля 1914 года было образовано Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія т. с. Н. Л. Щукина.

Этимъ Совѣщаніемъ поставленный вопросъ былъ подробно обсужденъ и намѣченъ рядъ работъ, которыя должны быть произведены въ подвижномъ составѣ для возможности передачи его на заграничную колею.

Для приспособленія къ движенію по заграничной колеѣ наиболѣе пригодными оказались товарные паровозы 0—4—0 нормальнаго типа. Въ этихъ паровозахъ потребовалось произвести лишь слѣдующія передѣлки:

1) въ колесныхъ парахъ ихъ сдвинуть бандажи каждаго колеса на 40 мм. внутрь для полученія разстоянія между внутренними гранями бандажей въ 1.360 мм., принятаго на дорогахъ заграничной колеи, вмѣсто разстоянія въ 1.440 мм. на дорогахъ русской колеи;

2) въ самихъ паровозахъ произвести нѣкоторыя передѣлки въ частяхъ, которыя препятствовали бы свободному движенію колесъ съ сдвинутыми бандажами, а именно: срубить выступающія головки заклепокъ и болтовъ, заклепки переклепать и срѣзать углы нѣкоторыхъ кронштейновъ.

Въ тендерныхъ и вагонныхъ колесныхъ парахъ представилось необходимымъ спрессовать каждое колесо по оси внутрь на 40 мм. для полученія того же разстоянія между внутренними гранями бандажа въ 1.360 мм. Кромѣ того въ товарныхъ тормазныхъ вагонахъ явилась необходимость обузить нижнюю ступеньку для свободнаго вписыванія вагона въ габаритъ приближенія строеній заграничныхъ дорогъ.

Для опытнаго обслѣдованія достаточности намѣченныхъ мѣръ, а также времени, необходимаго для вышеуказанныхъ передѣлокъ, онѣ были произведены въ мастерскихъ Николаевской и С.-Западныхъ ж. д., при чемъ весь составъ Совѣщанія, при участіи представителей Военнаго Вѣдомства, удостовѣрилъ

правильность всѣхъ намѣченныхъ передѣлокъ. Чертежи этихъ передѣлокъ были исполнены Паровозной Конторой Невскаго судостроительнаго и механическаго завода.

Выработанный Совѣщаніемъ, соотвѣтствующій перечень работъ, по одобреніи его Министромъ Путей Сообщенія, былъ преподанъ къ руководству казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ при производствѣ работъ по приспособленію подвижного состава широкой колеи къ движенію по заграничной колеѣ.

До настоящаго времени по упомянутому способу передѣлано и передано на Галиційскія ж. д. и на Варшавско-Вѣнскую ж. д., для передачи на занятыя нами дороги Восточной Пруссіи, свыше 150 паровозовъ съ тендерами и болѣе 3.000 товарныхъ вагоновъ, т. е. 6.000 колесныхъ вагонныхъ паръ, не считая подвижного состава заграничной колеи, имѣющагося въ инвентарѣ Варшавско-Вѣнской ж. д., и передѣлывается въ запасъ весьма значительное число паровозовъ и вагонныхъ колесныхъ паръ.

Въ настоящемъ краткомъ очеркѣ данныхъ объ условіяхъ работы нѣкоторыхъ, находящихся въ нашемъ обладаніи линій въ Восточной Пруссіи, не приводится, въ виду малаго ихъ протяженія къ 1 января 1915 г.

Отмѣченныя выше работы по возстановленію нашихъ линій, а также организація движенія на Галиційскихъ дорогахъ потребовали командированія съ восточныхъ и центральныхъ дорогъ на западныя значительно бо́льшаго числа лицъ, чѣмъ то было предположено планами мобилизаціи. Такъ, согласно послѣднимъ, потребное число командируемыхъ агентовъ исчислялось приблизительно въ 10.000 человѣкъ, между тѣмъ по первое января 1915 г. это число было уже превзойдено въ два раза, т. е. число командированныхъ лицъ уже достигло округленно 20.000 человѣкъ.

Цифру эту необходимо имѣть въ виду при оцѣнкѣ нѣкоторыхъ обстоятельствъ работы центральныхъ и восточныхъ линій, отдавшихъ этихъ агентовъ, и въ частности поставить ее въ связь съ нѣсколько участившимися въ послѣднее время происшествіями на сѣти этихъ дорогъ.

---

4. Усиленіе нѣкоторыхъ линій и примѣненіе особыхъ пріемовъ для временнаго увеличенія пропускной способности и коммерческой скорости движенія.

Въ заключеніе настоящаго очерка представляется необходимымъ упомянуть о дѣятельности нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линій, хотя и удаленныхъ отъ театра военныхъ дѣйствій, но оказавшихся въ особыхъ условіяхъ, въ силу создавшагося во время войны распредѣленія перевозокъ. Въ этомъ отношеніи прежде всего заслуживаетъ быть отмѣченной работа, выпавшая на долю узкоколейнаго участка Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ Архангельска до Вологды.

Съ объявленіемъ войны наши порты Балтійскаго моря оказались закрытыми для коммерческихъ операцій. Привозъ черезъ Черное море тоже былъ сопряженъ съ большими затрудненіями. Поэтому ввозъ, главнымъ образомъ, изъ Англіи, направился исключительно чрезъ оставшійся свободнымъ Архангельскій портъ, соединеніе котораго съ рельсовой сѣтью давала слабо оборудованная узкоколейная линія Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Требованія на перевозку по этой линіи, въ зависимости отъ указаннаго условія, стали предъявляться крайне повышенныя, значительно превосходившія средства, которыми дорога могла располагать. Поступившій же моремъ въ Архангельскъ грузъ въ большей части былъ предназначенъ для удовлетворенія потребностей, связанныхъ съ обороною страны, и потому требовалъ возможнаго ускоренія доставки на театръ военныхъ дѣйствій.

Положеніе осложнялось, съ одной стороны, небольшой длительностью навигаціи по Сѣверной Двинѣ, слабо снабженной къ тому же рѣчными перевозочными средствами, (что исключало возможность широко использовать водный путь до Котласа для дальнѣйшей передачи грузовъ на желѣзныя дороги нормальной колеи), съ другой стороны, одновременною необходимостью пользоваться той же линіею Вологда-Архангельскъ для экспорта въ Англію грузовъ довольствія (главнымъ образомъ масла) и продуктовъ прядильнаго производства для флота Англіи (ленъ и пенька).

Со всей возможною быстротою выполненныя работы по усиленію пропускной способности дороги, увеличившія количество могущихъ быть перевезенными товарныхъ поѣздовъ съ трехъ до шести и усиленіе дороги вагонами и паровозами съ

дорогъ, близко подходящихъ по ширинѣ колеи къ Архангельской линіи, дали возможность значительно развить перевозки, увеличивъ ежедневный вывозъ грузовъ изъ Архангельска съ 70 до 120 вагоновъ. Широко снабдить Архангельскую линію подвижнымъ составомъ съ другихъ подъѣздныхъ узкоколейныхъ путей не представилось возможнымъ, такъ какъ еще бо́льшее сокращеніе количества подвижного состава на этихъ путяхъ грозило совершенно разстроить жизнь обслуживаемыхъ ими раіоновъ, и дальнѣйшее усиленіе Архангельской линіи могло быть выполнено лишь пріобрѣтеніемъ новаго подвижного состава. Въ этихъ цѣляхъ выданы были заказы на изготовленіе 30 узкоколейныхъ паровозовъ типа Маллета и 500 товарныхъ вагоновъ, которые въ скоромъ времени ожидаются къ поступленію на дорогу.

Какъ сказано было выше, наибольшую часть грузовъ, прибывшихъ моремъ въ Архангельскъ, составляли грузы Военнаго и Морского вѣдомствъ, поэтому, въ первое время, въ виду особой важности въ быстромъ ихъ доставленіи, всѣ средства дороги были предоставлены исключительно для вывоза этихъ грузовъ и грузовъ, имѣвшихъ отношеніе къ выполненію военныхъ заказовъ, перевозки же частнаго груза совершенно не было.

Когда усиленіе дороги было закончено, явилось возможнымъ, хотя и въ очень ограниченныхъ размѣрахъ, предоставить часть перевозочныхъ средствъ дороги для удовлетворенія насущнѣйшихъ потребностей промышленности страны.

Для усиленія провозной способности Архангельской линіи были переданы паровозы и вагоны Московско-Кіево-Воронежской и Рязанско-Уральской ж. д., имѣющихъ подъѣздные пути метровой колеи. Передѣлки въ колесныхъ парахъ подвижного состава метровой колеи были произведены по тому же принципу, какъ и для приспособленія колесныхъ паръ къ движенію по заграничной колеѣ, съ тою разницею, что сдвижка бандажей по ободу колесъ у паровозовъ и колесныхъ центровъ по оси у вагоновъ была произведена не внутрь, а наружу по $33^1/_2$ мм. на сторону для перехода съ метровой колеи на колею 0,5 саж. = 1,067 метра.

Кромѣ передѣлокъ въ колесныхъ парахъ потребовалось передѣлать стяжной аппаратъ. Этотъ послѣдній у подвижного

состава Архангельской линіи — центральный, съ однимъ буферомъ, а у подвижного состава М.-К.-Воронежской и Рязанско-Уральской съ 2-мя буферами и обычной стяжкой.

По этому способу было передѣлано:

21	паровозъ	и 125	вагоновъ	М.-К.-Воронежской	ж. д.
5	„	„ 255	„	Рязанско-Уральской	ж. д.

и передѣлывается еще 100 вагоновъ Рязанско-Уральской ж. д., а всего, слѣдовательно, 26 паровозовъ и 480 товарныхъ вагоновъ и платформъ.

Наряду съ Архангельской линіей въ особыхъ условіяхъ оказались также нѣкоторые однопутные участки желѣзныхъ дорогъ Восточной Россіи въ моментъ массовыхъ воинскихъ перевозокъ изъ Сибири на Западъ. Въ данномъ случаѣ задача заключалась въ возможномъ ускореніи движенія воинскихъ эшелоновъ, перевозившихся изъ Сибири и Приамурья къ театру военныхъ дѣйствій на громадныхъ протяженіяхъ.

Путемъ сокращенія простоя эшелоновъ на большихъ станціяхъ и въ узлахъ, при передачѣ съ одной дороги на другую, возможнаго упрощенія и уменьшенія неизбѣжныхъ въ такихъ случаяхъ формальностей, — доведенія до минимума стоянокъ поѣздовъ на станціяхъ для скрещенія съ встрѣчными поѣздами, и, наконецъ, путемъ примѣненія на дорогахъ съ заполненной пропускной способностью совершенно исключительной мѣры, а именно *установленія движенія поѣздовъ въ одну только сторону по пути слѣдованія эшелоновъ*, — время хода поѣздовъ было сильно сокращено.

Такое одностороннее движеніе было примѣнено на дорогахъ Сызрано-Вяземской отъ Батраковъ до Вязьмы и на Сѣверныхъ, на однопутныхъ участкахъ, отъ Вятки черезъ Вологду до Александровска въ началѣ октября 1914 г., на 10 дней. Примѣненіе этой мѣры показало, что время хода поѣздовъ могло быть значительно сокращено и эшелоны были доставлены дѣйствительно къ театру военныхъ дѣйствій на $3^1/_2$—4 сутокъ ранѣе предполагавшагося срока.

Въ виду того серьезнаго значенія, которое имѣло указанное ускореніе движенія эшелоновъ въ октябрѣ мѣсяцѣ, Вѣдомство путей сообщенія, не смотря на разстройство, которое такая мѣра вноситъ въ положеніе вагоннаго парка, вторично

примѣняло по требованію Военнаго Вѣдомства ту же мѣру въ декабрѣ мѣсяцѣ уже въ болѣе расширенномъ масштабѣ, установивъ одностороннее движеніе на протяженіи всѣхъ однопутныхъ участковъ отъ Вязьмы чрезъ Батраки до Челябинска, при совершеніи въ этомъ мѣсяцѣ новыхъ большихъ воинскихъ перевозокъ изъ Сибири.

Заключительныя замѣчанія.

Резюмируя приведенныя выше данныя о дѣятельности желѣзныхъ дорогъ въ теченіе первыхъ пяти мѣсяцевъ войны, слѣдуетъ отмѣтить главнѣйшія положенія и сдѣлать нѣкоторыя общіе выводы.

1. Желѣзными дорогами въ назначенный мобилизаціоннымъ планомъ срокъ выполнена перевозка милліонныхъ армій на всемъ пространствѣ Россіи для цѣлей ихъ сосредоточенія на западной и южной (кавказской) границахъ государства, при чемъ размѣры этихъ перевозокъ для многихъ линій значительно превышали заданія мобилизаціоннаго плана. Не смотря на это, перевозки были совершены вполнѣ правильно и безъ какихъ-либо несчастныхъ случаевъ съ воинскими поѣздами.

2. Въ послѣдующій послѣ мобилизаціи періодъ желѣзными дорогами выполнялись и выполняются до настоящаго времени весьма разнообразныя перевозки, мобилизаціоннымъ планомъ не предусмотрѣнныя, по передвиженію воинскихъ массъ въ предѣлахъ театра военныхъ дѣйствій. Перевозки этого рода требуютъ особаго напряженія, такъ какъ желѣзнодорожная сѣть въ пограничной съ Германіей и Австріей полосѣ, будучи сооружена въ соотвѣтствіи съ оборонительнымъ характеромъ нашихъ дѣйствій, заранѣе не предназначалась и не приспособлялась къ такого рода перевозкамъ, которыя отвѣчаютъ наступательному характеру протекающей компаніи.

3. Наряду съ указанными выше перевозками желѣзными дорогами выполнялись и выполняются весьма значительныя перевозки, связанныя съ обслуживаніемъ тыла милліонныхъ армій, сосредоточенныхъ на западной и южной границахъ государства. Этого рода перевозки, вызываемыя прежде всего необходимостью доставки весьма разнообразныхъ воинскихъ матеріаловъ и интендантскихъ грузовъ, превысили во

много разъ имѣющіяся до войны предположенія и потребовали созданія особыхъ органовъ по завѣдыванію ими и весьма напряженной работы Управленій дорогъ, примыкающихъ къ театру военныхъ дѣйствій.

4. По ходу дѣла функціи желѣзнодорожнаго вѣдомства представилось необходимымъ расширить во время войны далеко за предѣлы собственно транспортныхъ операцій: такъ желѣзными дорогами выполнены и выполняются весьма многочисленныя и разнообразныя санитарныя мѣропріятія, устройства и приспособленія, связанныя съ эвакуаціей раненыхъ и плѣнныхъ и, наконецъ, работы по ремонту и возобновленію нѣкоторыхъ воинскихъ приспособленій (напр. автомобилей, летательныхъ аппаратовъ и проч.).

5. На долю нѣкоторыхъ пограничныхъ желѣзнодорожныхъ Управленій выпала также обязанность возстановить движеніе и организовать эксплоатацію желѣзнодорожныхъ линій въ занимаемыхъ у непріятеля мѣстностяхъ, для чего требовалось: формировать штаты (путемъ, главнымъ образомъ, откомандированія агентовъ, а, слѣдовательно, ослабленія существующихъ штатовъ), направлять значительное количество матеріаловъ, доставлять подвижной составъ и выполнять развитіе станцій для обезпеченія перегрузки съ русской колеи на заграничную и обратно, и проч.

6. На долю другихъ Управленій выпало производство весьма срочныхъ работъ по усиленію линій, на которыхъ въ силу сложившихся во время войны обстоятельствъ, размѣръ движенія особенно сильно возросъ. Въ числѣ такихъ работъ надлежитъ особо отмѣтить выполненное усиленіе пропускной способности Архангельской линіи Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду исключительно трудныхъ условій работъ и ихъ значенія въ смыслѣ поддержанія сообщенія съ союзными государствами.

7. Наряду съ осуществленіемъ указанныхъ выше мѣропріятій, прямо или косвенно связанныхъ съ происходящими военными событіями, желѣзныя дороги принимали всѣ мѣры къ тому, чтобы условія коммерческаго какъ пассажирскаго, такъ и товарнаго движенія возможно менѣе уклонялись отъ нормальныхъ условій, по крайней мѣрѣ для желѣзныхъ дорогъ, непосредственно не входящихъ въ театръ военныхъ

дѣйствій. Однако рядъ отмѣченныхъ въ очеркѣ неблагопріятныхъ условій не далъ возможности выполнить эту задачу во всемъ объемѣ къ 1 января 1915 года.

Тѣмъ не менѣе въ настоящее время уже можно указать, что положеніе дѣла коммерческаго движенія постепенно улучшается и залежи — этотъ показатель неуспѣшности перевозокъ, вообще недостигавшія значительныхъ размѣровъ, начинаютъ уже падать и при томъ весьма быстро.

Конецъ 1-ой части.

1915 г., январь

Составилъ инженеръ *П. Дмитренко.*



